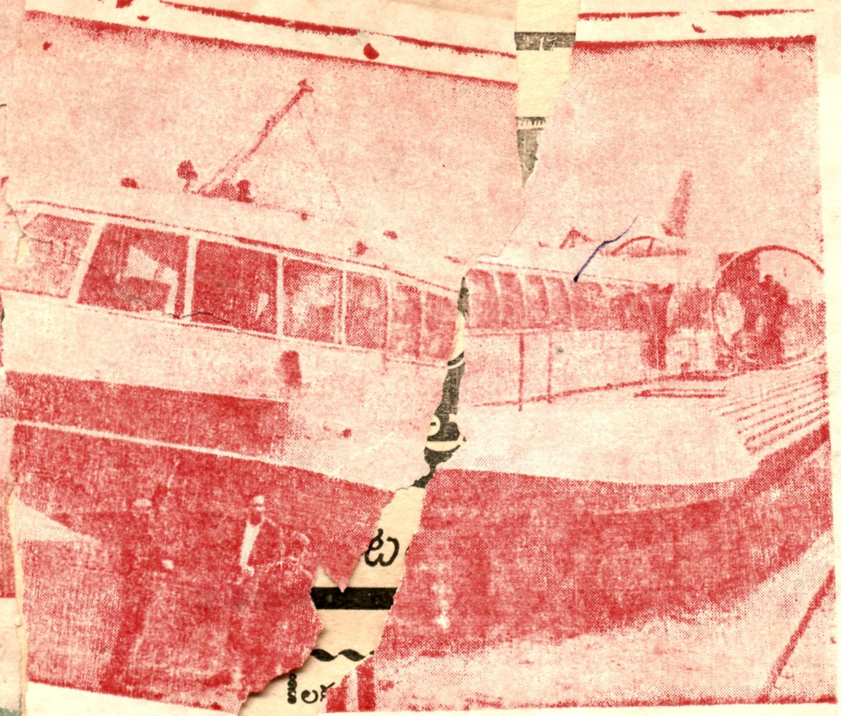


ఓడ రా వా ణా ప్రగతి

సంపుటి 11

సంచిక 5

మే 1968

విడిప్రతి 25 పై.

సాలు చందా రు. 3-00

వాణా సమాచార్

RAVAANA SAMACHAR

సంపుటి : 1 సంచిక : 5

రవాణా సమాచార్

తెలుగు మాస పత్రిక

ఎడిటర్:- జిల్లేపల్లి భాస్కరరావు

కీలకనామ సం॥ వైశాఖ శుద్ధ చవితి బుధవారం 1–5–68

వడగాల్పులు – నిట్టూర్పులు

మానవుని పరిస్థితి ప్రకృతిప్రయుక్తమైన వాతావరణ పరిస్థితిపై ఆధారపడి నడవటం దానివలన అతని జీవితంలో వివిధ స్థితిగతులు ఏర్పడటం అందరు గమనింప గలిగిందే. యీ భిన్నమైన ప్రకృతి పోకడలకు స్థానం సృష్టి మొదటినుండి కొనసాగేదే కాని ఏ కాలానికాకాలంలో మానవుడు తన మనుగడకు, కావలసిన విధానాలు రూపొందించుకోవటంలో తన నైపుణ్యాన్ని ప్రదర్శించి తన విజ్ఞానాన్ని వెదజల్లి ప్రకృతినే జయించినట్లు భావిస్తాడు.

ఎండకాలపు వడగాల్పులు మానవశరీర తపనకు దోహదం కల్పించి శోషణకు దారి తీస్తుంది. పనిలేనివారి విషయమట్లా వుంచి అతి ఎండలో పనిచేసే కార్మికుల జీవితాలు గమనిస్తే ఈ వడగాల్పు వారి నిత్యజీవన సరళిలో సహజమైన విషయమే అవుతుంది. వడగాల్పు వలన వారు విడిపోవు విషయమేమియు గోచరించదుగాని వారి జీవితపు కాంక్షలు [illegible]

నప్పుడు కలిగే నిట్టూర్పులు సదా వారి జీవితాలపై దీర్ఘచ్ఛాయలు కలిగించి వారి మనస్సులకు తీవ్రమైన ఆందోళనకు అస్థిమిత గతికి దారి తీయగలవు.

భారత దేశంలో ఏ కొన్ని ప్రాంతాలో తప్ప మిగిలిన చోట్ల ఈ ఎండల ప్రాబల్యమూ వడగాల్పుల వరుసలు సహజమైనవే. సాలుసరి సంభవించే ఈ పరిణామ జీవితానికి అలవాటు పడినా ప్రజలు ఈనాటి ఆధునిక జీవితపు అనుకరణలనుబట్టి చల్లదనాన్ని యాంత్రికంగా సృష్టించి వేడి ప్రాంతాలలో చల్లదనాన్ని అనుభవిస్తున్నారు అంటే పరిస్థితులు ఎట్లావున్నా ప్రజలు తమ ప్రజ్ఞవల్ల వానిని తమకు అనుకూలంగా మార్చుకొనే అలవాటు పొంది వున్నారు

రవాణా రంగంలో పన్నులు ఎక్కువ చేయబడినా రోడ్డురవాణా పరిశ్రమ సాగటానికే కంటకమయినా పరిశ్రమదారులు తమ తమ పోకడలో ఈ అధికపన్నులను చెల్లించేందుకే అలవాటు చేసుకుంటున్నారు పోగా ప్రభుత్వం కూడా ఏ ప్రత్యేక విధానాలవల్ల పరిశ్రమ దారులకు పడలనుండి పన్ను సంపాదించే విధంగా పెంచబడిన రవాణా రేట్లవల్ల సామాన్య ప్రజలు ఇబ్బందులకు గురిఅయినా తప్పని ప్రయాణాలు సాగించే వారివల్ల తప్పకుండా చెల్లించబడే అధికమైన రవాణారేట్లను అతిజాగ్రత్తతో ప్రభుత్వానికి ఒప్పజెప్పే అదనపు బాధ్యత మాత్రమే రవాణా పరిశ్రమదారులకు కలిగింది అనవచ్చు.

పరిశ్రమదారుల పోకడలవల్లగాని ప్రభుత్వ విధానం వలనగాని ప్రజలకు కలిగే ఈ అధిక పన్నుల వడగాల్పు వారిలోని అసమర్థపు జీవయాత్రకు మారుపేరైన నిట్టూర్పుగా మాత్రమే మిగిలిందనవచ్చు.

దేశ భవిష్యత్తును బంగరు కలలతో ప్రజాభ్యుదయ వాహినికి సంపాదిస్తామని హామీనిచ్చి పాలన సాగించే రాజ్యాంగ కర్తలే యీ దుర్భర వడగాల్పులను కలిగిస్తే భరిస్తూ వేరేమి చేయలేని పౌరుని జీవితం ఒక నిట్టూర్పు మాత్రం కాగలదు.

పరిశీలకులు, ప్రజా సేవకులు, అభ్యుదయ కార్యకర్తలు ఈ విషయ పరిజ్ఞానంతో సామాన్య ప్రజలకు అండదండ కల్పించి పన్నుల భారం తగ్గిస్తారని ఆశిద్దాం!

హైదరాబాదులో చిన్నకార్ల ఫ్యాక్టరీ స్థాపనకు కృషి

హైదరాబాదులో చిన్నకార్ల ఫ్యాక్టరీని నెలకొల్పాలని ఆంధ్రప్రదేశ్ పారిశ్రామిక అభివృద్ధి సంస్థ సంకల్పిస్తోంది. ఈ విషయంలో మోటారు పరిశ్రమల ప్రముఖ పారిస్ సంస్థ ఐన రెనాల్టు కంపెనీ సహకారాన్ని పొందాలని రాష్ట్ర సంస్థ ప్రయత్నిస్తోంది.

రాష్ట్ర పారిశ్రామికాభివృద్ధి సంస్థ ఆధ్వర్యంలోని రిపబ్లిక్ ఫోర్డ్ కంపెనీకి రెనాల్టుకంపెనీ సాంకేతిక సహకారాన్ని యిదివరకటినుంచీ యిస్తోంది.

ఈ విషయాన్ని సంస్థ మేనేజింగ్ డైరెక్టర్ డాక్టర్ రాంకె వేష పత్రికా ప్రతినిధుల సమావేశంలో వెల్లడిస్తూ రాష్ట్రంలో—ముఖ్యంగా హైదరాబాదులోను, ఈ పట్టణ పరిసరాలలోను—చిన్నకార్ల ఉత్పత్తికి అవసరమయిన లోహ, ఇంజనీరింగ్ పరిశ్రమలను అభివృద్ధి పరచడానికి మంచి అవకాశాలు ఉన్నాయన్నారు.

చిన్నకారు పథకంలో రెనాల్టు కంపెనీని చేర్చడానికి తాము గట్టిగా కృషి చేస్తున్నామన్నారు.

జపాన్ సహకారంతో చిన్నకారు ప్రాజెక్టులు అమలు చేయడానికి మైసూరు యిదివరకటినుంచీ కృషి చేస్తోంది.

ఈ ప్రాజెక్టు అమలు చేయడానికయ్యే ఖర్చులో చాలాభాగాన్ని తగ్గించడానికి ఉపయోగపడే అనేక యింజనీరింగు పరిశ్రమలేకాక యితర సౌకర్యాలుకూడా అనేకం ఉన్నందున హైదరాబాదులో చిన్నకారు ఫ్యాక్టరీని నెలకొల్పడంవల్ల అనేక ప్రయోజనాలు ఉండగలవని పారిశ్రామికాభివృద్ధి సంస్థ విడుదలచేసిన ఒక కరపత్రంలో పేర్కొన్నారు.

"చిన్నకారు ప్రాజెక్టు—హైదరాబాదులో స్థాపనకు అవకాశాలు" అన్న పేరుతో ఈ కరపత్రాన్ని ప్రచురించారు.

హైదరాబాదులో పారిశ్రామిక, రాజకీయ పరిస్థితుల సుస్థిరతదృష్ట్యాను, నగరంలో మంచి జీవన పరిస్థితులదృష్ట్యాను ఈ ప్రాజెక్టుకు ఈ ప్రాంతం అనుకూలమైనదని పేర్కొన్నారు.

ఈ కరపత్రాన్ని శ్రీ వేష విడుదలచేస్తూ ఫ్రెంచి కంపెనీ చేసిన సూచనను భారత ప్రభు

త్వం తీవ్రంగా పరిశీలన జరుపుతున్నదన్నారు.

ఈ ప్రాజెక్టు నివేదికను తయారు చేయడంలో సహాకరించవలసినదిగా రెనాల్డ్సు కంపెనీని కోరుతున్నామని. కంపెనీ అంగీకరిస్తే నివేదికను రూపొందించి, భారత ప్రభుత్వ పరిశీలనకు 3, 4 నెలలలో సమర్పించగలమని చెప్పారు.

ఈ ప్రాజెక్టును హైదరాబాదులో నెలకొల్పవలసిన అవసరాన్ని వివరిస్తూ భారత ప్రభుత్వానికి రాష్ట్ర ముఖ్యమంత్రి శ్రీ బ్రహ్మానందరెడ్డి యిదివరకే లేఖ వ్రాశారని కూడా శ్రీ వేపా తెలిపారు.

ఈ కరపత్రాన్ని శ్రీ బ్రహ్మానందరెడ్డి ఉపోద్ఘాతం వ్రాస్తూ, ఈ ప్రాజెక్టును హైదరాబాదులో నెలకొల్పే విషయంలో రాష్ట్ర ప్రభుత్వం ఎంతో ఆసక్తితో ఉన్నదనీ యిందుకు అవసరమైన సౌకర్యాలన్నిటినీ అందజేయగలమనీ తెలిపారు.

నగరాలలో భూగర్భ రైల్వేల నిర్మాణం

బొంబాయి, మద్రాసు, కలకత్తాలవంటి పెద్దనగరాలలో భూగర్భ రైలుమార్గాల నిర్మాణానికి రైల్వేశాఖ తనదృష్టిని కేంద్రీకరించాలని రైల్వే మంత్రిత్వశాఖకు చెందిన పార్లమెంటు సలహా సంప్రదింపులసంఘ సభ్యులు సూచించినట్లు తెలుస్తున్నది.

రైల్వేశాఖ సహాయమంత్రి శ్రీ పరిమళ ఘోష్ అధ్యక్షతన జరిగిన సంప్రదింపులసంఘ సమావేశంలో సభ్యులు ప్రసంగిస్తూ పెద్ద నగరాలలో హెచ్చుతున్న ప్రయాణీకుల సంఖ్యకు యిదొక్కటే పరిష్కారమార్గమని సభ్యులు పేర్కొన్నారు.

భూగర్భ రైలుమార్గాల పథకాల అమలును జాగుచేసినట్లయితే ఖర్చు పెరగటమే కాకుండా వీటికి అవసరమైన భూమికూడా దొరకటం కష్టం కాగలదని సభ్యులు హెచ్చరించారట.

బొంబాయినుండి నాగపూరుమీదుగా, కలకత్తాకు మరికొన్ని రైల్లు వేయాలని కొంతమంది సభ్యులు సూచించారట.

జగత్‌పు—భుసావల్ సెక్షన్‌లో విద్యుత్ రైల్లు ప్రారంభం కాగానే బొంబాయి—ఢిల్లీ మధ్య రవాణా సౌకర్యం పెరుగుతుందని ఈ ప్రసంగంలో రైల్వే సహాయమంత్రి పేర్కొన్నారట.

సమావేశంలో రైల్వేబోర్డు అధ్యక్షుడు మధ్యరైల్వే జనరల్ మేనేజరుకూడా పాల్గొన్నారు.

రైల్వేల నిర్మాణానికి అనవసరపు ఖర్చు

మూడవ ప్రణాళికాకాలంలో రైలు రవాణా పథక రచన అవసరాలకు తగినట్టుగా గాక అవాస్తవికంగా వున్నదని పబ్లిక్ ఎకౌంట్స సంఘం పేర్కొన్నది. మూడవ ప్రణాళికా కాలంలో రైల్వేలకు అవసరాన్ని మించి పెట్టుబడులు పెట్టడంవల్ల వాటి ఆర్థిక కార్యకలాపాలు దెబ్బతినడమేగాక బడ్జెట్ అనవసరంగా అస్తావ్యస్తం కావడం, పన్ను చెల్లింపు దారుపై అధిక భారం పడడం, సంభవించవచ్చునని పబ్లిక్ ఎకౌంట్సు సంఘం నివేదికలో శ్రీ ఎం, ఆర్. మసానీ పేర్కొన్నారు.

ఈ పరిస్థితి ఫలితంగా యితోధిక ఉత్పత్తి సాధనకు వినియోగించడానికి వీలున్న విలువైన విదేశ మారకంతో సహా అరుదైన వనరులు రైలుకార్యక్రమాలలో చిక్కుపడిపోవడంవల్ల ఆర్థిక వ్యవస్థలోని అభివృద్ధి, పెట్టుబడుల పద్ధతి యావత్తు విచ్ఛిన్నమైనదని నివేదిక వివరించింది,

కుదట్నుంచికూడాను అతిగా అంచనా వేయడం జరిగిందని, గిరాకీ ప్రాతిపదికగాకాక, వివిధ రంగాలలో ఉత్పత్తి కొన్నిస్థాయిలు చేరుకుంటుందన్న ఆశలు, నమ్మకాల ప్రాతిపదికగా గిరాకీని అంచనా వేశారని ఎకౌంట్స సంఘం భావించింది. ఆ తరువాత, ఆశించినంతగా రవాణా జరగదని రుజువైనా, పెట్టుబడిఖర్చు వేగాన్ని తగ్గించడానికి గట్టికృషి ఏదీ జరగలేదని సంఘం విమర్శించింది.

ప్రణాళికాసంఘం, యితర మంత్రిత్వ శాఖలు యిచ్చిన అంచనాలపై రైల్వేమంత్రిత్వశాఖ ఆధారపడిందని సామూహిక సమన్వయం పథకరచన ప్రణాళికాసంఘం బాధ్యతయినందున వివరాల పరిశీలనకోసం మరొకసారి ఏర్పాట్లు చేయడం రైల్వే శాఖకు అనవసరమని వాదించడం జరిగిందని సంఘం పేర్కొన్నది అందువల్ల రైలు రవాణావ్యవస్థ నిర్మాణం ఒక్కటే రైల్వేశాఖ బాధ్యత అని, ఆ పని రైల్వేశాఖ చూసిందని పేర్కొనడం జరిగిందని ఎకౌంట్సు సంఘం చెప్పింది.

అయితే ఒక వాణిజ్య వ్యవస్థ, పరిస్థితిని తనంతతాను సునిశితంగా పరిశీలించకుండా ఇతర మంత్రిత్వశాఖలు యిచ్చిన అంచనాలపై ఆధారపడి పనిచేయడం వాణిజ్యరీత్యా ఉచితం కాదని ఎకౌంట్సు సంఘం పేర్కొన్నది. అంచనా వేసుకున్న రవాణా కనుపించకపోయినా ఫలితాలు వుంటాయని అందరూ విశ్వసించినందువల్ల, రైల్వేశాఖ తన కార్యక్రమాలను సవరించుకొనడంగాని, తగ్గించడంగాని చేయలేదని సంఘం విమర్శించింది.

ప్రణాళికాసంఘం పాత్రనుగురించి ప్రస్తావిస్తూ, రవాణా అవసరాలను అనుసరించకుండా రైల్వేశాఖ భారీగా పెట్టుబడి ఖర్చు చూపడంపై ప్రణాళికాసంఘం ఎటువంటి అదుపును విధించలేదని ఎకౌంట్సు సంఘం వివరించింది.

నేర నిరోధంలో పౌరుని పాత్ర

1 ప్రజాస్వామ్యంలో పౌరుని పాత్ర అత్యంత కీలకమైనది. ప్రజాస్వామ్యంలో జరిగే అన్ని కార్యక్రమాలు, అతని వ్యక్తిత్వాన్ని పెంపొందించి, ఆవిధంగా అతను సామాజిక సౌభాగ్యానికి దోహదించేలాగ చేయడానికే. అందుచేత ఈ సందర్భంలో పౌరుని కృషి - కార్యక్రమాలకు అనువగు వాతావరణాన్ని కల్పించేటందుకు శాంతి—భద్రతల రక్షణ యెంత ముఖ్యమో వేరే చెప్పనక్కరలేదు.

2 పోతే శాంతిభద్రతల రక్షణ ప్రధానంగా పోలీసుల కర్తవ్యము. కాని పౌరుల సహాయ సహకారాలు లేనిదే పోలీసులొక్కరే ఈ బాధ్యతను నిభాయించలేరన్న మాటకూడా నిస్సందేహం సాధారణంగా పోలీసులపై చాలా ఫిర్యాదులు జులుం మున్నగునవి వినవస్తూ వుంటాయిగాని సమాజంలోనుంచి పోలీసు వుద్యోగులను కూడా యెన్నుకోడం జరుగుతుంది కనుక సమాజంలోని బాగోగులను వారు ప్రతిబింబించేవారవుతారు. కేవలము పోలీసులనే నిందించటంవల్ల ప్రయోజనమేమీ లేదు ఉభయతారకమైన రీతిని పోలీసులకు ప్రజలకు సంబంధ బాంధవ్యాల నేర్పర్చాల్సిన సమయం ఆసన్నమయింది.

3 ఈ రోజుల్లో పౌరులహక్కులమీదే యెక్కువ ప్రాముఖ్యతను చూపుతున్నారు గాని పౌరుల బాధ్యతలను పేర్కొనడంలేదు. యీ వైఖరిలో మార్పు అవసరం. మహాత్మాగాంధీజీ ఎల్లప్పుడూ మనం మన కర్తవ్యాన్ని గుర్తించాలి తర్వాతనే మన హక్కులను కోరాలి అనేవారు. అందుచేత శాసనోల్లంఘనం జరిగినప్పుడు నేరస్థుడు విచారణకు పెట్టబడేటందుకు పౌరులుకూడా పోలీసులకు సహకరించాలి చిన్న చిన్న నేరాలను జరుగకుండా చూడటం పెద్ద కష్టంకాదు. చిన్న నేరాలను ఉపేక్షగా చూసి వూరుకుంటే అది ముదిరి పెద్దవవుతాయి. చిన్న నేరాలను తన తోటి పౌరుడు చేస్తూండగా నిరోధించలేకపోయినట్లయితే ఆ విషయాన్ని పోలీసులకు ఫిర్యాదు చేయాలి ముఖ్యముగా దొంగతనాల విషయంలో యిది చేసితీరాలి

4. పోతే పౌరుడు మరో రకంగాకూడా పోలీసులకు సహకరించవచ్చును అతను తనకు తెలిసిన విషయాలను పోలీసులకు చెప్పి సాక్ష్యంతో సహకరించాలి చాలామంది పోలీసుస్టేషన్లకు, కోర్టులకు రావాలంటే ఇష్టపడరు ఇదంతా కాలం వృధా చేయడమని, శత్రువులను కొని తెచ్చుకోడమనీ అంటారు. ఈ వైఖరిని పెంపొందించినట్లయితే, సమాజంలో చట్టరాహిత్యం ఏర్పడిపోతుంది.

5. భద్రతలకు సంబంధించిన ఏదైనా అంశం తన దృష్టికి వచ్చినట్లయితే పౌరుడు పోలీసులకు ఆ విషయం తెలియపరచాలి. అది అతని కర్తవ్యం. ఇటీవల భారత్—పాక్ సంఘర్షణలో ప్రజలు సంఘ వ్యతిరేక కార్యకలాపాల ననేకం పోలీసులకు తెలియజేయడం ముదావహం. కాని సంఘర్షణ అయిపోవడంతోనే ఈ ఉత్సాహం తగ్గిపోయింది. నిజానికి కేవలం ఉద్రిక్త వాతావరణంలోనేగాక మామూలు సమయాల్లో కూడా జాగరూకతతో వుండటమే అతి ముఖ్యమయిన విషయం.

6. ప్రభుత్వం ప్రతివీధిలోను, ప్రతిబాట మీద "ప్రజా ధనాన్ని" కాపాడేటందుకు పోలీసులను పెట్టలేదు. అలాంటి పథకం పెట్టినా విపరీతంగా ఖర్చవుతుంది. అందువల్ల పౌరులే బృందాలుగా ముందుకు వచ్చి స్వచ్ఛందంగా తమ గల్లీలలో గస్తీ తిరుగవచ్చును మహారాష్ట్రలో అనేక గ్రామాలలో ఇలాంటి గ్రామీణ రక్షక దళాలు ఏర్పడ్డాయి. కాని ప్రజలు ఇవ్వవలసినంత మద్దతు వారికి ఇవ్వటంలేదు. యిది దురదృష్టకరం. ముఖ్యముగా ప్రజల సహకారమే అవసరమయింది.

7. ఇక పోలీసులకు కూడా ఒక సలహా అవసరం. 20 సం॥ల స్వరాజ్యంలో పోలీసుల పట్ల ప్రజల వైఖరి మారలేదు. పోలీసులపై చాలా విమర్శలు ఉన్నాయి. అవి వారు సమాధానం చెప్పవలసినవి. కనుక వారు కూడా ప్రజల పట్ల తమ దృక్పథాన్ని మార్చుకోవాలి.

రవాణా సమాచార్

కాంగ్రెసు ఆఫీసురోడ్, విజయవాడ-2

తెలుగు మాసపత్రిక

విడికాపీ వెల: 0-25 పై॥

సాలుచందా 3-00 రు॥

ప్రకటన రేట్లు :

పావు పేజీ — 10-00
అర్థ పేజీ — 20-00
పూర్తి పేజీ — 40-00
టైటిల్ 2,3 పేజీలు 50-00
,, 4వ పేజీ 60-00

వ్యాసకర్తలు, ప్రకటనదార్లు తమ తమ అంశములను ప్రతి నెలా 20వ తేదీకే మా కార్యాలయమునకు చేరునట్లు పంపవలెను.

కలరు ప్రింటింగునకు అదనపు చార్జీ వసూలు చేయబడును. యితర వివరములకు వ్రాసి తెలుసుకొనవలెను.

ఇట్లు,
రవాణా సమాచార్
పబ్లిషర్.

కార్మిక సంఘాల స్థానే కార్మిక మండలులు

ప్రభుత్వరంగంలో సంస్థల అధినేతల సమావేశంలో శ్రీ హాథీ మాట్లాడుతూ, కార్మికుల విషయాలకు సంబంధించి సంప్రదింపులు, రాయబారాలు, బేరాలుచేయడం మున్నగు అధికారాలనన్నింటినీ నిర్దిష్టంగా కొన్నిసంవత్సరాలపాటు ఈ మండలులకు యివ్వాలనికూడా అన్నారు.

ఈ ప్రతిపాదనకు కార్మిక సంఘాల ఆమోదాన్ని పొందవలసి వుంటుందంటూ, ఈ అంగీకారం లేకపోతే యిలాంటి పథకంతో ముందడుగు వేయడం కష్టమని శ్రీ హాథీ అన్నారు.

కార్మికుల విషయంలో ఎదుర్కొంటున్న చిక్కులను ప్రస్తావించి విభిన్న కార్మిక సంఘాల మధ్య విరోధము కార్మిక సంఘాలలో అంతకలహాలు వున్నాయనీ యీ జాడ్యం అన్ని రంగాలకూ వ్యాపించిందనీ, దీ[illegible] తేలికగా పరిష్కరించే మార్గం లేదని అన్నారు.

పరిశ్రమల యజమానులు ప[illegible]ష్కర్త హోదాలో ఏదో ఒక సంఘానికి గుర్తింపు యివ్వలేదంటూ, వివిధ సంఘాల బలాబలాలను తేల్చుకొనడంకూడ కష్టంగానే వున్నదన్నారు పరిశ్రమలలో కార్మిక సంఘాల గుర్తింపునకు సంబంధించి కార్మికసంఘాల వ్యవస్థ ఆమోదయోగ్యమయిన ఏదో ఒక విధానాన్ని దేనినీ సూచించలేక పోతుందన్నారు.

గుర్తింపు సమస్య పరిష్కారానికి ప్రభుత్వం ఒక స్వతంత్ర సంస్థను నెలకొల్పినప్పటికీ పోటీసంఘాల బలాబలాలను తేల్చడానికి ఆమోదయోగ్యమయిన ఒక విధానం ఉండాలన్నారు.

ప్రభుత్వరంగం సంస్థలు నిర్మాణదశను దాటి ఉత్పత్తి దశను చేరినప్పుడు మిగులు కార్మికులుకూడా చేర్చుకునే సమన్వయ పథకానికి సంబంధించినంతా సమావేశం చర్చిస్తుంది. యీ సమావేశం పరిశీలించే ప్రధానాంశాలలో యిది ఒకటి.

ప్రభుత్వరంగం ప్రస్తుత పరిమాణము, భవిష్యత్తులో దీని అభివృద్ధిచూస్తే యిలాంటి పథకం సమంజసమేనని శ్రీ హాథీ చెప్పారు.

కార్మిక రంగంలో ప్రభుత్వరంగంసంస్థల కృషిని ప్రస్తావించి, యీ విషయంలో యీ సంస్థలు ప్రయివేటు రంగంలోకన్నా మెరుగుగా లేవన్నారు.

పారిశ్రామిక సంబంధాల ప్రస్తుత పరిస్థితికి సంతాపాన్ని వ్యక్తం చేస్తూ గత రెండేళ్లు కార్మిక అశాంతి తీవ్రంగా ఉన్నదనీ, అయితే యీ కాలంలో పనిదినాల నష్టానికి సంబంధించి ప్రభుత్వరంగం సంస్థలే మెరుగుగా వున్నాయన్నారు. అయితే కార్మిక సంబంధాలను యిది వ్యతిరేకంగా ఆలోచించడమన్నారు. కార్మిక భాగస్వామ్యం ఏర్పాటులో ప్రభుత్వరంగం మార్గదర్శకం కావాలన్నారు కార్మికులకు, వారు పనిచేసేసంస్థలకు మధ్య ఏకీభావాన్ని సృష్టించడంద్వారా యిది సాధ్యమనీ, కాని ప్రభుత్వరంగం సంస్థల అధిపతులు గత సమావేశంలో అంగీకరించిన సంయుక్త నిర్వాహణ మండలులు యీ విషయంలో అభివృద్ధిని సాధించలేక పోయాయన్నారు.

మోటారు శకటాలపై పన్నుల భారం

అఖిలభారత మోటారు యూనియన్ కాంగ్రెసు యాజమాన్య సంఘంవారి 51 వ త్రైమాసిక సమావేశం ముగిసింది.

రోడ్డురవాణా పరిశ్రమపై ప్రస్తుతవు పన్నులబరువు భారం దాని అభివృద్ధికి ప్రోత్సాహకరంగా లేదని కేస్కార్ సంఘం నిర్ణయానికి యాజమాన్యసంఘంవారు కృతజ్ఞత వ్యక్తపరుస్తూ తీర్మానించారు.

పన్నుల విషయంలో ఏ మాత్రం వెసులుబాటు చూపని కేంద్ర, రాష్ట్ర ప్రభుత్వాల వైఖరికి వారు విచారం వ్యక్త పరచారు.

ఆంధ్రప్రదేశ్ ప్రభుత్వంవారు రాష్ట్రంలో బస్సులపై పన్నును రెట్టింపు చేశారని వారు తమ తీర్మానంలో పేర్కొన్నారు. పెంపుదల చేసిన పన్నును ఉపసంహరించుకుని బస్సు యజమానులను ఆర్థిక బాధ్యతలనుంచిరక్షించాలని ఆంధ్రరాష్ట్ర ముఖ్యమంత్రి శ్రీ కె. బ్రహ్మానందరెడ్డికి విజ్ఞప్తి చేశారు.

పనివారికి తాత్కాలిక సహాయంఇవ్వాలన్న కేంద్ర వేతననిర్ణాయక సంఘంవారి సిఫారసులను సంఘంవారు పరిశీలించారు. అదనపు ఆర్థిక బరువు బాధ్యతలను పరిశ్రమ భరించలేదన్నారు.

మోటారు వాహనాల చట్టం (సవరణ) బిల్లును పరిశీలించారు. ఈ బిల్లు ప్రస్తుతం పార్లమెంటువారిముందు ఉన్నది. జాయింట్ సెలక్టు కమిటీవారికి సమగ్రమయిన వినతి పత్రాలు పంపడానికి నిర్ణయించారు.

ముగ్గురు ఉపాధ్యక్షులలో ఒకరయిన శ్రీ ఎం. వి. సవాని సమావేశానికి అధ్యక్షత వహించారు. అనేక రాష్ట్రాల సభ్యులు హాజరైనారు.

బస్సు రేట్లు పెంపుదల

శ్రీ ముక్తేవి శ్రీ రంగాచార్యులు
ఆంధ్రప్రదేశ్ బస్సు ప్రయాణీకుల సంఘ కార్యదర్శి

మన రాష్ట్ర శాసనసభల సమావేశాలు సమాప్తి అయిన మరునాడు బస్సు రేట్లు హెచ్చింపు ప్రతిపాదన గూర్చి రాష్ట్ర ప్రభుత్వం, గెజెట్‌లో ప్రకటించింది ఆ పిమ్మట నాలుగు రోజులవ్యవధి మాత్రమే ఇచ్చి ఈ హెచ్చింపు రేట్లు అమలు పర్చింది యిలా ఎలాంటిగడువు ఇవ్వకుండ రాష్ట్రశాసన సభలనయినా సంప్రదించకుండా అగస్మాత్తుగా యీ హెచ్చింపు రేట్లు రుద్దటం పూర్తిగా ప్రజాస్వామ్య విరుద్ధం. అసలే దిన దినం పెరిగే అధిక ధరలవల్ల కృంగి కృశించిన ప్రజానీకము రైలు రేట్లు, పోష్టల్ రేట్లు పెంపుదల వార్త వల్ల దిగులొంది యుండగా బస్సురేట్లు పెంపుదలవార్త వెలువడి ఆ వెంటనే అమలు పర్చటంవల్ల ముఖ్యంగా మధ్యమ దిగువ తరగతి ప్రజానీకం బాధ చెప్పనలవిగాకుండా వున్నది.

రైలుకు ఒక నయాపైసా పెంపుదల ప్రతిపాదన 1965 లో వెలువడినప్పుడు రాష్ట్ర ప్రజానీకమంతా ఎలుగెత్తి ఎదుర్కొని విరమింప చేయించారు, ఆనాటికంటె నేడు ప్రజానీకం అధిక భారం వహిస్తూన్నా, ఆనాటికంటె హెచ్చుగా పెంచి యీ హెచ్చు ఛార్జీలు కిలోమీటర్లమీద నిర్ణయించారు. నేడు రాష్ట్రంలో అన్ని ప్రాంతాలలోనూ మైళ్ళను తొలగించి కిలోమీటర్ల రాళ్ళను వేయటం పూర్తికాలేదు ఇట్టి స్థితిలో స్టేజీలు లెక్క కట్టటంలో మైళ్ళను కిలోమీటర్లలోకి మార్చుటలో సరియైన గుణింపు చేతగాక చాలాచోట్ల హెచ్చు రేట్లనుకూడా చెల్లించాల్సి వస్తూంది. అసలే మిడి మిడి జ్ఞానంగల్గిన కలడక్టర్లకు యీ లెక్కలలో తబ్బిబ్బులు పడుతూన్నారు. వాళ్ళ యెంత అంటే అంతా చెల్లించాల్సినదే! కృష్ణా, గుంటూరు జిల్లాలలో ఒకే దూరముకు నేను రెండు విధాలుగా చెల్లించియున్నాను. యిలా ప్రభుత్వపు హెచ్చింపు రేటుతోపాటు, కండక్టరు అజ్ఞానపు హెచ్చింపు రేటుకూడా కొన్ని కొన్ని చోట్ల ప్రయాణీకుడు భరించాల్సి వస్తూంది. ఇప్పటి హెచ్చింపు లోగడ కంటె 13 లగాయితు 33 శాతం వరకు ఉన్నందున

ప్రజానీకానికి ఇది విపరీత భారంగా తయారయింది.

మోటారు బండ్లపై పన్ను పెంచుతూ గత శాసనసభలో శాసనం చేయబడినప్పుడు "ప్రయాణీకుల చార్జీలు ఏమాత్రం పెంచము" అని ప్రభుత్వం వాగ్దానం చేసింది. కాని శాసనసభ సమావేశం ముగిసి శాసనసభ్యులు ఇంటికయినా చేరాలో లేదో అప్పుడే తమ వాగ్దానానికి తిలోదకాలిచ్చి చార్జీలు విపరీతంగా పెంచి రాష్ట్ర ప్రభుత్వం యిలా అపసవ్యంగా వ్యవహరించింది. పోనీ ఈ పెంపుదల మోటారుబండ్ల పన్ను హెచ్చింపు నిష్పత్తిలో పెంచారా అంటే అలాగూ జరగలేదు. మోటారుబండ్ల పన్నుల పెంపకంవల్ల సంవత్సరానికి ఒకకోటి ఆదాయం రానుండగా బస్సురేట్లు పెంపుదలవల్ల ఒక నెలలో 2, 3 కోట్లు ఆదాయం రానున్నది. ఇలా సంవత్సరానికి 25 కోట్లు అదనంగా గుంజనున్నారు.

ఆర్. టి. సి. ఏప్రియల్ 4వ తేదీ నుంచి ఈ హెచ్చింపు రేట్లు అమలు పరచగా తిరుపతి దేవస్థానంవారుకూడా ఏప్రియల్ 22 వ తేదీ నుంచి రేట్లు హెచ్చించారు. కాని ఈ హెచ్చింపులో తిరుపతి దేవస్థానం వారు కనికరించారు. ఉదా: విజయవాడ—తిరుపతి రేట్లు తీసుకొందాం. ఆర్.టి.సి బస్సు రు 13–80 తిరుపతి దేవస్థానం బస్సు రు 12–25 చొ॥న వసూలు చేస్తున్నారు రైల్లో ఎక్స్‌ప్రెస్సులో ప్రయాణం చేసినా రు 11–75 మాత్రమే అవుతుంది. పూర్వం రైళ్ళే యెక్కువ అనుకొంటే మెయిల్ చార్జీలెక్కువ కట్టినా బస్సులకంటె చౌకగా వుంది. ఇలా మితిమించి భారంగా పెంచిన ఈ బస్సు చార్జీల పెంపుదల విరమణకై ముఖ్యంగా ప్రయాణీకుల సంఘాలు, రాష్ట్రంలోని అభివృద్ధిగాముల సహకారంతో అవిరళకృషి సలిపి విజయం చేకూర్చవలసి వుంటుందని మనవిచేస్తున్నాను.



బస్సు రేట్లు హెచ్చింపు పట్ల
రాష్ట్ర ప్రయాణీకుల సంఘం తీవ్ర నిరసన

విజయవాడలో ఈ నెల 8వ తేదీ సాయంకాలము 6 గంటలకు సరస్వతీ సామ్రాజ్య భవనంలో జరిగిన ఆంధ్రప్రదేశ్ బస్సు ప్రయాణీకుల కార్యవర్గ సమావేశంలో ప్రజాభిప్రాయంగా రాష్ట్ర శాసనసభ అభిప్రాయంగా గైకొనకుండా బస్సురేట్లు హెచ్చింపు పథకం అమలు పర్చినందుకు ఈ సంఘంవారు తమ తీవ్ర నిరసన తెలియజేస్తూ రాష్ట్రంలోని వివిధ ప్రయాణీకుల సంఘాలు రాజకీయ పక్షాల హెచ్చింపు రేట్లు విరమించే వరకు తీవ్ర ఆందోళన చేయవలసిందిగా కోరుతూ తీర్మానించారు.

సమావేశానికి సంఘ అధ్యక్షులు అయ్యంకి వెంకట రమణయ్యగారు అధ్యక్షత వహించారు. చర్చలలో ప్రధానకార్యదర్శి ముక్తివి శ్రీ రంగాచార్యులు, యం. ఆర్. కె. ప్రసాద్ త్రిపురమల్లు లక్ష్మయ్యగుప్త, పసుపులేటి కృష్ణమూర్తి ప్రభృతులు పాల్గొన్నారు.

బస్సులలో టిక్కెట్లుకొను బాధ్యత కండక్టరునుండి తప్పించి ప్ర[illegible] పథకాన్ని విరమించమని కోరుతూ మరో తీర్మానం చేశారు. విజయవాడ సిటీబస్సులలో 3, 4 నంబర్లు టెలిగ్రాఫ్ ఆఫీసుకు బదులు రైల్వే స్టేషను పడమర బుకింగ్ ఆఫీసునుండి బయలుదేరతీసి అమ్మవారి గుడిదాక నైనవరం వరకు పొడిగించాల్సినదిగా కూడా కోరారు.

శ్రీ ముక్తివి రంగాచార్యులు
ఆంధ్రప్రదేశ్ బస్సు ప్రయాణీకుల సంఘం
ప్రధాన కార్యదర్శి
4-5-1963

మన కోస్తాలోను, రేవులలోను విదేశ నౌకలకు సదుపాయాలు

ఇండియా, రష్యా మధ్య అట్టి ఒప్పందం కుదిరినదనే వార్తను గురించి శ్రీ ఘోష్ణం దెడ్ ప్రశ్నించారు. రక్షణ మంత్రి శ్రీ స్వర్ణ సింగ్ జవాబు చెబుతూ, భారతీయ రేవులలో లేదా భారతీయ సముద్రతీరంలో ఏ విదేశ నౌకాదళానికి ఎట్టి సదుపాయాలను కలుగ జేయడం గురించి ప్రతిపాదనా పరిశీలనలో లేదని స్పష్టపరచారు.

కొందరు ఆసక్తిగల విదేశీయులు, విదేశాలు ప్రచారం చేసిన ఈ చర్యను ఖండిస్తున్నానని ఆయన అన్నారు.

ఈ వార్త పూర్తిగా నిరాధారమని, ఎట్టి ఆధారం లేదని ఆయన అన్నారు

సూయెజ్‌కు తూర్పు ప్రాంతం నుంచి తన దళాలను ఉపసంహరించుకోవాలని బ్రిటన్ గైకొన్న నిర్ణయం దృష్ట్యా ఉత్పన్నమయిన స్థితిపై పెక్కు అనుబంధ ప్రశ్నలు వచ్చాయి. శ్రీ స్వర్ణసింగ్ జవాబు చెబుతూ, ప్రాంతంలో "శూన్యత" ఏర్పడగలదనే వాదనను తాను సమ్మతించబోనని అన్నారు.

వలస విముక్తి పథకం అంతర్భాగంగా బ్రిటన్ తన దళాలను ఉపసంహరించుకొంటున్నదని, దానికి ఇండియా హర్షం తెలుపుతుందని ఆయన అన్నారు.

బ్రిటన్ ఉపసంహరించుకొన్న ప్రాంతాలకు చెందిన దేశాలు ఆ ప్రాంతం భద్రతకు సంబంధించిన చర్యలు గైకొనవలసి వుంటుందని ఆయన అన్నారు.

"ఈ శూన్యత"ను భర్తీ చేయడం గురించి సింగపూరు, మలేసియా, లేదా పర్షియన్ సింధు శాఖకు చెందిన దేశాలు ఇండియాతో సంప్రదింపులు జరపలేదని ఆయన అన్నారు.

శ్రీ బలరాజ్ మధోక్ మాట్లాడుతూ, ఇండియా నౌకాబలం ప్రాధాన్యం విస్మరించడం చేతనే బ్రిటన్ వారు భారతదేశాన్ని జయించ గలిగారని అన్నారు. "మన తీర ప్రాంతం మినహా హిందూ మహాసముద్రం విషయంలో ఇండియాకు ఆసక్తి లేదా? మన రక్షణతో ముడి పడివున్న మరే దేశం ఈ ప్రాంతంలో లేదా? రష్యా లేదా పాకిస్తాన్ ఆగ్నేయ ఆసియా రక్షణ సంధి రాజ్యాల సహాయంతో ఈ "శూన్యత"ను భర్తీ చేయడానికి ప్రయత్నించితే ఏమి చేస్తారు?" అని ప్రశ్నించారు.

శ్రీ స్వర్ణసింగ్ జవాబు చెబుతూ ఇం

డియా వాణిజత్వంలో ప్రవేశడానికి కారణాలు ప్రతి సామాన్యునికి తెలుసునని అన్నారు.

వలస విముక్తి ఇప్పుడు కొనసాగుతున్న దని. కొత్తగా అవతరించే రాజ్యాలు తమ రక్షణ అవసరాలను గురించి ఆలోచించే వ్యవధి నీయవలసి వుంటుందని ఆయన వివరించారు.

బ్రిటన్ స్థానే మరొక దేశం ప్రవేశించడం సముచితచర్య కాదని ఆయన అన్నారు.

మన తీర ప్రాంతం మినహా మిగిలిన ప్రాంతాల విషయంలో ఇండియాకు ఆసక్తి లేదని అనడం పొరపాటు అని ఆయన వివరించారు.

"మన దీవులను రక్షించుకొనవలసివుంది మరే రాజ్యం మన రక్షణకు రాబోదు" అని ఆయన అన్నారు.

బ్రిటన్ వుపసంహరణ అనంతరం ఏర్పడిన పరిస్థితికి ఇండియాకూడా గురికాగలదని, అందుచేత స్వీయరక్షణకు మెట్టి ఏర్పాట్లను గురించి ప్రభుత్వం ఆలోచిస్తున్నదని శ్రీ హను మంతయ్య ప్రశ్నించారు.

శ్రీ స్వర్ణసింగ్ జవాబు చెబుతూ ఈ ప్రాంతం దేశాలతో ఇండియా సంప్రతింపులు జరుపుతున్నదని అన్నారు.

మెట్టి ఒప్పందాలను చేసుకోనాలన్నదని మన అభిమతం కాదు. మన ప్రయోజనాల రక్షణకు అన్ని చర్యలూ గైకొనగలము. ఫ్రాన్స్ పశ్చిమదేశాలకు స్వేచ్ఛగా నౌకల రాకపోకలకు భద్రత కల్పించాలని ఇండియా ఆకాంక్షిస్తున్నది అని ఆయన అన్నారు.

ఈ దృష్ట్యా మనపై పడేభారాన్ని ఇండియా పూర్తిగా గుర్తించినదని ఆయన అన్నారు.

మన నౌకాదళం నెరవేర్చవలసిన విధులను విస్మరించడం జరుగదని ఆయన అన్నారు.

ఇరాక్‌లో రైల్వేల అభివృద్ధికి భారత్ తోడ్పాటు

ఇరాక్‌ రైల్వేల అభివృద్ధికి భారత రైల్వేల సహాకారం కోరేదుకు ప్రస్తుతం ఇక్కడ పర్యటిసున్న ఇరాక్ ప్రతినిధివర్గం నేడు రైల్వేబోర్డు అధ్యక్షుడు శ్రీ జి.డి ఖండేల్ వాల్‌ను కలుసుకున్నారు.

ఇరాక్ అభివృద్ధి పథకాలలో భారత రైల్వేలు వివిధంగా తోడ్పడగలవన్న విషయాన్ని గురించి చర్చలు జరిగినవి. ఇరాక్ ఈ దేశంనుంచి కొన్ని రైల్వే ఇంజన్లు, కోచీలు కొనుగోలు చేయవచ్చు. ఇరాక్ ప్రతినిధివర్గానికి ఇరాక్ రైల్వేల డైరెక్టర్ జనరల్ మేజర్ జనరల్ గవో మహమ్మద్ అమిన్ నాయకత్వం వహించారు. ఈ చర్చలలో రైల్వే బోర్డు, ప్రభుత్వ వాణిజ్య సంస్థ, వాణిజ్య మంత్రిత్వ శాఖ సీనియర్ అధికారులుకూడాపాల్గొన్నారు.

నౌకా నిర్మాణం అభివృద్ధికి చర్యలు

ముఖ్యమంత్రి శ్రీ కాసు బ్రహ్మానంద రెడ్డి హిందూస్థాన్ నౌకా నిర్మాణ కేంద్రంలో 40వ సరకుల రవాణా నౌక "విశ్వభక్తి"ని జల ప్రవేశ మహోత్సవం గావించారు.

ముఖ్యమంత్రి ఈ సందర్భంలో మాట్లాడుతూ కొచ్చిన్ నౌకా నిర్మాణ కేంద్రానికి పెడుతున్న పెట్టుబడిలో సగం మొత్తంతో హిందూస్థాన్ నౌకానిర్మాణ కేంద్రాన్ని అభివృద్ధిపరచ వచ్చునని అన్నారు. అయితే ప్రాంతీయ ఆకాంక్షలను కూడా నెరవేర్చవలసివున్నదని అన్నారు. మన అవసరాలకు సంబంధించినంత వరకు బహుశా దేశంలో మరికొన్ని నౌకా నిర్మాణ కేంద్రాలు అవసరం కాగలవని ఆయన అన్నారు. ఈ ప్రాంతాలలో విశాఖపట్నం, దాని చుట్టుపట్లల పరిశ్రమలలో స్థానికులను ఉద్యోగాలలోకి తీసుకోవడం లేదన్న అభిప్రాయం వ్యాపించి వున్నదని త్వరలోనే ఈ అభిప్రాయాన్ని తొలగించడం అవసరమని ఆయన అన్నారు. అలా తొలగించనట్లయితే రాష్ట్ర ప్రభుత్వంకూడా నిస్సహాయస్థితి పొందవలసి వస్తుందని ఆయన చెప్పారు.

కమ్మాండర్ కామరాన్ శ్రీ బ్రహ్మానందరెడ్డికి "విశ్వభక్తి" నమూనాలు బహూకరించారు.

ఇంతవరకు 374122 టన్నుల వాహకశక్తిగల 46 నవుకలను నవుకానిర్మాణ కేంద్రం నిర్మించి విడుదల చేసింది. యిందులో 184 వేల టన్నుల శక్తిగల 16 నౌకలను భారత నౌకా వాణిజ్య సంస్థకు అప్పగించారు.

హిందూస్థాన్ నవుకానిర్మాణ కేంద్రం డైరెక్టర్ కార్యాలయం అధ్యక్షుడు శ్రీ ఎం. సి. పాయ్ శ్రీ బ్రహ్మానందరెడ్డికి స్వాగతం చెబుతూ డ్రైడాక్ నిర్మాణం పూర్తి అయితే నవుకల మరమ్మత్తులను పెద్దయెత్తున చేపట్టడానికి వీలు అవుతుందని దీనివల్ల యెక్కువ ఆదాయం రావడమే కాకుండా విదేశీమారకద్రవ్యం చాలావరకు ఆదా అవుతుందని నవుకా నిర్మాణ కేంద్రంలోని యంత్రాలను అంగబలాన్ని పూర్తిగా లాభదాయకంగా వినియోగించుకోవడానికి ఆయన చెప్పారు. ఏటా ఏమైనప్పటికీ కాలుకు 6 నవుకలు నిర్మించే లక్ష్యాన్ని సాధించాలంటే యింకా యెంతో కృషి చేయువలసి వుందని

1968—69 లో లక్ష్యం నాలుగు నవుకల నిర్మాణమని విశదీకరించారు.

నవుకా వాణిజ్య సంస్థ చీఫ్ కమర్షియల్ మేనేజర్ మెహతా సంస్థ తరఫున ఈ నవుకను స్వీకరించారు.

ముఖ్యమంత్రి శ్రీ బ్రహ్మానందరెడ్డి దేశ అద్భుతనావికా శక్తిని గురించి ప్రస్తావిస్తూ స్వాతంత్ర్యం కోల్పోయిన తర్వాత మన ఈ శక్తిని కూడా కోల్పోయామని, మనం మళ్ళీ స్వాతంత్రం సంపాదించుకొన్న అనంతరం మళ్ళీ ఆత్మవిశ్వాసంతో నవుకా నిర్మాణాన్ని మళ్ళీ ప్రారంభించామని అన్నారు. ప్రతి ఏటా నవుకల సరకుల రవాణా రేట్లకిందే మనం 75 కోట్ల రూపాయిల మేరకు విదేశీ మారక ద్రవ్యం చెల్లిస్తున్నామని, మనం ఈ సమస్యను నిర్మూలించడానికి శీఘ్రంగా కృషి చేయాలని అన్నారు.

నవుకానిర్మాణంలోవున్న పెక్కు లోటుపాట్లను మనం తొలగించవలసి వుందని ఆయన అన్నారు. రానున్న మూడు నాలుగేండ్లలో వీటి ఉత్పత్తి పెంపుదలకు ఆర్థిక ఇబ్బందులను అధిగమించగలమన్న ఆశాభావం అభివ్యక్తం చేశారు.

దేశంలో 15 మీటర్ గేజి మార్గాలు

బ్రాడ్ గేజిగా మార్పు

రైల్వేలలో నానాటికీ సరుకు మొత్తింపే సమస్య క్లిష్టతరం అవుతూ వుండటంచేత ఈ సమస్యను నివారించే లక్ష్యంతో ఈ విధంగా బ్రాడ్ గేజి మార్గాలుగా మార్చాలని సంకల్పించబడింది. వనరులు లభ్యం కావటంపై ఆధారపడి ఈ గేజి మార్పు పథకాలను చతుర్థ ప్రణాళికలో చేర్చటం జరుగుతుంది.

తమ అధ్యక్షతన జరిగిన దక్షిణరైల్వే విషయాలకు సంబంధించిన పార్లమెంటు సభా గోష్ఠి సలహా సంప్రదింపుల సంఘం సమావేశంలో మంత్రి ఈ విషయం వెల్లడించారు.

దిండిగల్లుగుండా, కరూర్ నుంచి మదురైకు బ్రాడ్ గేజి లైను నిర్మాణం, మదురై—తిరుత్తురై నుండి మణియాచి—తిరునల్వేలి మీటరుగేజి మార్గాలను బ్రాడ్ గేజిగా మార్చటం రైల్వేలు పరిశీలిస్తున్నవని ఈ ఇష్టాగోష్టి సలహా సంఘానికి తెలియచేయబడింది.

ఆర్థికంగా నష్టం వచ్చే బ్రాంచి లైను. దేనిని మూసివేయటంపై త్వరపడి చేయడం జరగదని శ్రీ పూనాచా యిచ్చారు. ప్రత్యేక పరిశీలన జరిగిన 64 చి, లైన్లలోను, 14 లైనులు ఏడాదికి రు. 6 కోట్ల నష్టంతో నిర్వహింప బడుతున్నవని తెలిసింది.

లేఖలు

—o—

ఆంధ్రలో రైళ్ళ రాకపోకలు

ఆర్యా

ఆంధ్రులకు ప్రత్యేకముగ రైల్వే జోన్ లభించినదే కాని అందువలన కలిగిన సదుపాయములుసున్న. హైదరాబాద్ రాజధాని అగుటచే యావదాంధ్ర ప్రజలకు అటువైపు నిత్యావసరములుండును. అవి ఈ కొత్త మండలము వలన ఏ మాత్రము కలుగలేదు. కలకత్తా, మద్రాసు, ఢిల్లీ ప్రయాణీకుల సదుపాయముల కంటే ఆంధ్రులకు నలువైపులనుండి హైదరాబాద్ వైపు పోవు సౌలభ్యము చూడవలయును వెనుక సెంట్రల్ రైల్వే నైజాము రైల్వేలలాటి పద్ధతులే నేడు కన్పడుచున్నవి అవసరములబట్టి రైళ్ళ వేళలు గన్పడవు ఉదాహరణమునకు:—

నెంబరు 498 బండి 1966—అక్టోబర్ 2—మచిలీపట్నం 4.0 వదిలి. విజయవాడకు —7.20 కి వచ్చినది.

1967 ఏప్రిల్ 1—మచిలీపట్నం 4.0 వదిలి విజయవాడ—7.10 కి చేరినది.

1967 అక్టోబరు 1—మచిలీపట్నం—4.5 వదిలి విజయవాడ—7.5 కి చేరినది

1967 ఏప్రిల్ 1—మచిలీపట్నం—4.50 వదిలి విజయవాడకు—7.45 చేరుతున్నది.

ఈ బండిలో పాలు వచ్చును. దీనిపై చాలవరకు ఆధారపడియుండును విజయవాడ పట్టణము శీతకాలము 6.30 కు సూర్యోదయము, మంచు, చలి రెండు శీతకాలములో మచిలీపట్నంలో 4 0 కు బయలుదేరినది. వేసవిలో 5.0 కు వెలుగువచ్చును. 5.30 కు సూర్యోదయము. 7.45 అనగా 2 1/2 గంటల పొద్దెక్కడమేకదా. 4.50 కు బందరులో బయలుదేరువారికి తెల్లవారును. ఈ యేర్పాటు ఆలోచనా రహితము అసౌకర్యము, యిది ఆంధ్రప్రజల అవసరముల యెడల ఆ వంతయు ఆలోచన లేనట్లు. యిది ఈ కాలము 3.45 13 50 లకే బయలుదేరి బెజవాడ 6.30 కు చేరుట సదుపాయమగును. 6.40 6.45 కు ఎక్స్‌ప్రెస్ బయలుదేరి వచ్చును. ఈ 49 ఎక్స్‌ప్రెస్ కొరకు 498 ఉప్పలూరు, తరిగొప్పుల పడియుండుట 7.18 లేక 7 45 7.50కి సత్యనారాయణపురము చేరుట జరుగుచున్నది. అందుచేత దీనిని వెంటనే మే నెల నుండి సవరించి ... కు బెజవాడ

చేరునట్లు వేళలు మార్చవలెను. యిది చాలా అర్జంటు చాలా ముఖ్యం.

దీనితో పాటు మరికొన్ని సూచనలు:

45, 46 ఎక్స్‌ప్రెసులు హైదరాబాదు వరకుంచి 47, 48 బండ్లు, పూరి, తిరుపతి, రేణిగుంట మధ్య నడుపుట 73 రేణిగుంట విజయవాడ బండి హైదరాబాదుకు నడుపుట విజయనగరంనుండి ఒక ఫాస్టు పాసింజరు పదకొండు గంటలకు బయలుదేరి విజయవాడ 10 ప్రాంతములో చేరి 10 40 11 లోపుగా బయలుదేరి హైదరాబాదు రాత్రి పది గంటలలోపు చేరునట్లు—

గుంటూరు నుండి ద్రోణాచలంమీదుగా సరాసరి ఎక్స్‌ప్రెసు మాదిరి ఫాస్టు పాసింజరు సరాసరి సికిందరాబాదుకు నడుప వలెను.

198 కాజీపేట బండి పూర్వము మాదిరి పార్సెల్ కూడున్న వరంగల్ కొంచము కాజీపేట చేర్చి 9 గంటలకు బయలుదేరి హైదరాబాదు పోవుట.

48 బండికి బదులుగా ఆ ప్రాంతము వేళకు విజయవాడ నుండి హైదరాబాదు ప్యాసింజరు బండి నడుపుట. అధికారులు యివి గమనించి ఆంధ్ర ప్రజలకు అసౌకర్యములు తొలగించి సౌఖ్యమైన ప్రయాణములు చేకూర్తురని ఆశించుచున్నాను.

198 బండి వేళల మార్పు చాల ముఖ్యము. చాల అవసరము. వెంటనే జరుగవలసినది. ఇప్పటి లెక్క [illegible] గొప్పులలో పడి నిద్రపోవుచుండును. వెంటనే గమనించి సవరింపదగినది. 1 నుండి నేటి వరకు 7 18 కి వచ్చిన పాసము పోలేదు, (విజయవాడ)

కృత్తివెంటి వెంకటసుబ్బారావు

ఆర్.టి.సి బస్సు చార్జీలు తీరు

ఆర్యా!

మేడూరు నుండి మంటాడకు 0.40 పైసల టిక్కెట్టు; మంటాడనుండి విజయవాడకు రు 1 25 ల టిక్కెట్టు ఆర్ టి.సి వారు వసూలు చేయుచున్నారు ఆ విధముగా మధ్యలో బస్సు మారిన మేడూరు నుండి విజయవాడకు రు 1.65 పైసలగుచున్నది. కాని మేడూరులో విజయవాడకు సరాసరి టిక్కెట్టు తీసుకున్న రు 1.70 లు వసూలు చేయుచున్నారు. యిది అన్యాయము. బస్సు మారిన చార్జీకంటె సరాసరి చార్జీ 0 05 లు ఎక్కువగుచున్నది. కావున ఆర్.టి.సి వారు ఈ వ్యత్యాసమును వెంటనే తొలగించవలసినదిగా కోరుచున్నాను. మరియు మేడూరు నుండి ఉయ్యూరునకు 0.55 లు ఉయ్యూరునుండి విజయవాడకు రు 1.10 లు వసూలు చేయుచున్నారు. అట్లయినను మేడూరునుండి విజయవాడకు ఉయ్యూరులో బస్సు మారిన రు 1.65 లే అగుచున్నది. కావున మేడూరునుండి విజయవాడకు రెండు రకముల చార్జీలు వసూలు చేయు పద్ధతిని తొలగించవలసినదిగా కోరుచున్నాను. (మేడూరు)

ఒక ప్రయాణీకుడు

ఆధునిక యుగంలో టూరిజం ఆవశ్యకత

ప్రపంచంలో అన్ని దేశాలలోనూ ప్రజల రవాణా వ్యవస్థలపట్ల విపరీతమయిన ఆసక్తి పెంపొందింది. పూర్వం ప్రయాణాలకి తగిన సౌకర్యాలు లేవు, సముద్రముమీదుగ ఓడలలోనే విదేశాలకు వెళ్ళవలసి వచ్చేది. దీనికి ఖర్చు చాలా ఎక్కువగా వుండేది.

నేటి జెట్ విమానయుగంలో ఎంత దూరములోవున్న దేశానికయినా కొన్ని గంటలలో వెళ్ళగలుగుతున్నారు. విమానయానం వల్ల ప్రపంచ దేశాల మధ్యదూరం తగ్గిపోయింది.

ఇతరదేశాలను చూడాలనే ఆకాంక్ష, ఇతర దేశాల ప్రజల ఆచార వ్యవహారాలను తెలుసుకోవాలనే అభిలాష, విజ్ఞానసముపార్జనోత్కంఠ ఈనాడు ప్రజలలో ఎక్కువగ వున్నది. విద్యాభ్యాసం కోసం, ఉద్యోగాల కోసం కూడా ప్రజలు విదేశాలకు వెడుతున్నారు.

భారతదేశం అంటే ప్రపంచంలోని అన్ని రాజ్యాల ప్రజలకు ఎంతో ఇష్టం. భారత చరిత్ర భారతీయ సంస్కృతి అతి ప్రాచీన మయిన ఆధ్యాత్మిక విలువలుగల దివ్యసాంప్రదాయ విభాసిత మయినవి. అద్భుతమైన కళాకృతి ప్రకృతి సౌందర్య గరిమకు ప్రసిద్ధిగాంచిన రమణీయ స్థలాల కేంద్రముగా గంగా, గోదావరి, కృష్ణ నర్మద, కావేరి వంటి పవిత్రనదుల పుణ్యభూమిగా భారతదేశం పొందిన ప్రసిద్ధి ఇంతింత కాదు.

జర్మనీలో ప్రజలు పరదేశాలలో విశ్రాంతి తీసుకోవడానికి వినోదయాత్రలకు తమ సౌకర్యాలను పెక్కింటిని త్యాగం చేస్తారట.

ఈనాడు మన దేశాన్ని చూడడానికి విదేశాలనుండి వేలాదిగా ప్రజలు వస్తున్నారు. దేశంలోని ఇతర ప్రాంతాల ప్రజలుకూడా వ్యాపారం పనిమీదనో, ఆరోగ్యంకోసమో, విశ్రాంతి కోసమో భక్తి భావంతోనో యాత్రలు చేస్తున్నారు. దీనివల్ల యాత్రాపరిశ్రమ (టూరిజం) అనన్యసామాన్యమైన ప్రాధాన్యం వహించింది.

రైల్వే వ్యాగనులకు: హెచ్చు గిరాకీ

భారత్ ఇంజనీరింగు పరిశ్రమలు 1968-69లో 21 కోట్ల రూపాయల కిమ్మత్తు చేసే రైల్వే వ్యాగనుల ఎగుమతికి ఆర్డర్లు పొందాయి. సోవియెట్ రష్యా దిగుమతి చేసుకునే 10 వేల వ్యాగనులు ఇందులో చేరలేదనికూడా ఈ పరిశ్రమ ప్రతినిధి ఒకరు తెలియజేశారు.

ఈ ఆర్థిక సంవత్సరంలో ముడిపదార్థాల కొరతవల్ల సుమారు కోటిరూపాయల కిమ్మత్తు చేసే రైల్వే వ్యాగనులను మాత్రమే ఎగుమతి చేయగలిగారు.

ఇంజనీరింగు పరిశ్రమకు చక్రాలు, యిరుసులు ఉక్కు రేకుల కొరత హెచ్చుగా ఉంది. దేశములో ఇవి కొంతవరకే లభ్యం కాగలవు. అవి 20 వేల వ్యాగనులు తయారుచేయడానికి మాత్రమే సరిపోగలవు, కాని ఉత్పత్తి కోటా 40 వేల వ్యాగనులవరకు వుంది.

ఈ యేడాది ఇంత పెద్ద ఎగుమతి కోటా లభించడం మాత్రమే కాక, భారత రైల్వేబోర్డు వారు 16 వ్యాగనులు ఖరీదు చేస్తారు. కనుక, ఇంతవరకు ఆర్థిక మాంద్యాన్ని ఎదుర్కొన్న ఈ ఇంజనీరింగు పరిశ్రమ భవితవ్యం యిప్పుడు మెరుగుపడింది.

భారత్‌లో వ్యాగనులు నిర్మాణంచేసే ఇంజనీరింగు పరిశ్రమ పూర్తి ఉత్పాదకశక్తిని వినియోగించుకోనడానికి 35 వేల వ్యాగనులు ఖరీదుచేసేవారు లభిస్తే సరిపోతుంది, ఇదికూడా దాని సిబ్బంది ఒక "షిఫ్టు" పనికి సరిపోతుంది. పరిశ్రమ మూల ఉత్పాదక శక్తి సాలుకు 40 వేల వ్యాగనులుగా ఉన్నప్పటికి, ఇంతవరకు అసలు ఉత్పత్తి సాలుకు 30 వేల వ్యాగనులు మించలేదు. దీనికి కారణం కొన్ని అనుబంధ పరిశ్రమల మీద ఇది ఆధారపడడం కొన్నిరకాల వసువులు విదేశాలనుంచి దిగుమతి చేసుకొనవలసి వుండడం.

తయారైన వ్యాగనులను ఫ్యాక్టరీలలో నిల్వచేయటానికి హెచ్చుస్థలం అవసరము కాగలదు కనుక, ఎప్పటికప్పుడు వ్యాగనులు ఫ్యాక్టరీనుంచి కదలకపోవడంవల్లకూడా యీ పరిశ్రమ కొన్ని చిక్కులను ఎదుర్కొంటున్నది.

ఇప్పుడు ఉత్పత్తిని పెంచడానికి పరిశ్రమ ఉద్దేశించినప్పటికీ, అనుకున్న రేటులో ఉత్పత్తులు జరగడానికి యింకా ఆరునెలలు వ్యవధి పడుతుంది.

భారత్ రైల్వేవారు ఇవ్వజూపుతున్న ధరల లాభదాయకం కానప్పటికీ, కేవలము ఫ్యాక్టరీలను నడపడానికిగాను యీ ధరలకు ఇంజనీరింగు పరిశ్రమ అంగీకరిస్తున్నది తగినంత లాభం లేకుండా యీ పరిశ్రమను హెచ్చుకాలం నడపడం సాధ్యంకాదని దాని ప్రతినిధులు హెచ్చరిస్తున్నారు.

సోవియట్ రష్యాకూడా లాభదాయకమయిన ధరలు ఇవ్వజూపనప్పుడు వారికి సప్లయిలు చేయడం కష్టం కాగలదనికూడా వీరు చెబుతున్నారు.

ఆకాశవాణికి కార్పొరేషన్

చాందా సంఘం సిఫార్సుల దృష్ట్యా ఆకాశవాణిని కార్పొరేషన్‌గా మార్చే విషయమయి ప్రభుత్వం యింకా ఒకనిర్ణయానికి రాలేదని సమాచార శాఖామంత్రి శ్రీ కె. కె. షా లోక్‌సభలో చెప్పారు.

ఆ సంఘం సిఫార్సులు పరస్పర విరుద్ధంగా ఉన్నాయని వివరించడానికి ఆయన ప్రయత్నించారు.

రేడియో, సమాచార శాఖల పద్దులపై జరిగిన చర్చకు ప్రత్యుత్తరమిస్తూ ఆయన యీ ప్రస్తావన తెచ్చారు.

మంత్రి ప్రసంగానంతరం సభవారు పక్ష కోత తీర్మానాలను తిరస్కరించి, రేడియో సమాచారశాఖల పద్దులను ఆమోదించారు.

శ్రీ షా తమ ప్రసంగంలో ఆకాశవాణి విషయమయి మాట్లాడటంతోపాటు, చలనచిత్ర వార్తాపత్రికల పరిశ్రమలను గూర్చికూడా ప్రస్తావించారు.

చాందాసంఘము సిఫార్సుచేసిన కార్పొరేషన్ ఆర్థికంగా ఎలా మనగలుగుతుందో తమకు అర్థంకావడంలేదని ఆయన చెప్పారు.

ఈ సంఘం సిఫార్సుల విషయంలో ప్రభుత్వంపై "ఇతర ప్రేరణలు" ఏవో పని చేసినట్లు భావించవద్దనీ, అలాభావించడం అన్యాయమనీ శ్రీ షా సభ్యులకు విజ్ఞప్తి చేశారు.

ఆకాశవాణిని కార్పొరేషన్‌గా మార్చాలన్నది చాందా సంఘ సభ్యులు ఏకగ్రీవంగా చేసిన సూచనకాదని కూడా ఆయన పేర్కొన్నారు.

ఆ కార్పొరేషన్‌కు ఏడుగురు సభ్యులతో డైరెక్టర్లబోర్డు ఏర్పడాలని చాందా సంఘం చేసిన సిఫార్సుదృష్ట్యా, అది వివిధరంగాలకు యెలా ప్రాతినిధ్యం వహించ గలుగుతుందో తమకు ఆశ్చర్యంగా ఉన్నదన్నారు. అంతేకాక ఆ కార్పొరేషన్ స్వరూప స్వభావాలనుగూర్చి కూడా ఆ సంఘం నిశ్చితమయిన అభిప్రాయాన్ని వ్యక్తంచేయలేదనీ, అది రైల్వేబోర్డు మాదిరిగా గాని అణుశక్తి సంఘం మాదిరిగా ఉండ

రాదని అది భావించిందని మంత్రి వివరించారు.

చలనచిత్ర పరిశ్రమలో యేర్పడిన ప్రతిష్టంభన విషయంలో శ్రీ షా తమ నిస్సహాయతను వ్యక్తంచేశారు. ఆ పరిశ్రమలో బ్లాక్ మార్కెటింగు జరుగుతున్నదనీ హాలు యజమానులు నిర్ణయించిన అద్దెలు వసూలు చేస్తున్నారని నటీనటులు భారీ మొత్తాలు ప్రతిఫలంగా పుచ్చుకుంటున్నారనీ ఫిర్యాదులు వచ్చాయి. వినోదపుపన్ను చాలా ఎక్కువగా ఉన్నదంటున్నారు. ఈ పన్నుభారాన్ని తగ్గించవలసిందిగా పెక్కు రాష్ట్రాలలో అధికారంలోవున్న తమ పార్టీలకు నచ్చ చెప్పవలసిందని ప్రతిపక్ష సభ్యులకు మంత్రి విజ్ఞప్తి చేశారు.

చలనచిత్ర పరిశ్రమలో ప్రస్తుతం నెలకొన్న ప్రతిష్టంభనను తొలగించే వీలు లేదని ఆయన అంగీకరించారు. ఈ సందర్భంలో తాము "గట్టిచర్య" తీసుకోదలచినప్పుడు సభవారి మద్దతు లభించగలదన్న ఆశాభావాన్ని ఆయన వెల్లడించారు.

వార్తాపత్రికల పరిశ్రమ విషయమయి మాట్లాడుతూ ప్రభుత్వం న్యూస్‌ప్రింట్ నిరాకరించి, గొలుసు వార్తాపత్రికలను నిరుత్సాహపరుస్తున్నదని శ్రీ షా తెలియచేశారు.

ఇంతకుముందు తాము చేయగలిగిందేమీ లేదనికూడా చెప్పారు. ఈ విషయం ప్రెస్ కౌన్సిల్ పరిశీలనలో ఉన్నదనీ అయితే ఆ కౌన్సిల్‌కు పార్లమెంటు వంటి నిర్బంధాధికారం ఇవ్వలేదని వివరించారు.

చిన్న వార్తాపత్రికలను, న్యూస్‌ప్రింటు, అడ్వర్‌టైజుమెంటు విషయంలో ప్రోత్సహిస్తున్నామన్నారు ఆకాశవాణి వాణిజ్య ప్రకటనలు ప్రసారం చేస్తున్నందువల్ల చిన్న వార్తాపత్రికల అడ్వర్‌టైజుమెంటు ఆదాయం దెబ్బతింటున్నదని సభ్యులు వ్యక్తంచేసిన అభిప్రాయంతో మంత్రి ఏకీభవించ లేదు.

పి. టి. ఐ. యు. ఎన్. ఐ. సమాచార్ భారత్, హిందూస్తాన్ సమాచార్ వార్తా సంస్థలను, తదితర ప్రాంతీయ వార్తా సంస్థలను ప్రభుత్వం ప్రోత్సహిస్తుందని శ్రీ షా తెలియ చేశారు.

ఈ యేడు ఒకటి, వచ్చేయేడు మరొకటి శక్తివంతమైన ట్రాన్స్‌మిటర్లు ఏర్పాటుకాగలవని శ్రీ షా చెప్పారు. సిలోన్ ట్రాన్స్‌మిటర్‌ను తొలగిస్తున్నారన్న ఆరోపణను ఆయన ఖండించారు. నిజానికి ఆ రాష్ట్రంలో హెచ్చు శక్తివంతమైన ట్రాన్స్‌మిటర్‌ను ఏర్పాటు చేస్తున్నట్టు తెలియచేశారు.

భాషాయుత
వారికి సప్త
కూ

చిన్న కార్ల తయారీ పథకాల పరిశీలన

చిన్నకార్ల తయారీ ప్రాజెక్టు కౌన సాగించాలో? అన్న విషయంలో ప్రభుత్వం తుది నిర్ణయం వెలువడేవరకు తాను ఆమోదించిన రెండు ప్రతిపాదనలపై నిపుణుల పరిశీలనను వాయిదా వేయాలని, ఈ పథకాలను పరిశీలించిన అధికార సంఘం సూచించింది. ఫ్రాన్సుకు చెందిన రినోనేషనల్ రినాల్ట్ సంస్థనుంచి, మైసూరుకు చెందిన ప్రభుత్వ పారిశ్రామిక అభివృద్ధి సంస్థనుంచి రెండు ప్రతిపాదనలు అందినవి.

ఈ ప్రతిపాదనల పరిశీలనకు ఏర్పాటు అయిన అధికార సంఘంలో కేంద్ర పారిశ్రామిక అభివృద్ధి మంత్రిత్వశాఖ కార్యదర్శి సాంకేతిక అభివృద్ధిశాఖ డైరెక్టర్ జనరల్ పారిశ్రామిక అభివృద్ధి మంత్రిత్వశాఖలో ఒక సంయుక్త కార్యదర్శి సభ్యులు. చిన్నకార్ల తయారీ ప్రాజెక్టుకు 14 ప్రతిపాదనలు పరిశీలించిన ఈ సంఘం వాటిలో రెండు మాత్రమే
కంగా పరిశీలించడానికి అనుకూలంగా వున్న
రు యపడింది.
దారు.

త్రసు పారిశ్రామిక అభివృద్ధి సంస్థ
విషయములో పాదనలో నాలుగు తలుపుల
రాష్ట్రానికి జపాను సహకారాన్ని
సూచించింది.

ఉత్పత్తి ప్రారంభించిన తర్వాత అయిదేళ్ళ అనంతరం ఏటా 50 వేల కార్ల తయారీకి వీలు కాగలదని ఈ ప్రతిపాదనలో తెలుపబడింది. దీనికి 30.15 కోట్ల రూపాయలూ, 8 కోట్ల రూపాయలూ విలువగల విదేశీ మారక ద్రవ్యం పెట్టుబడి మొత్తం ఎలా సేకరిస్తారన్న విషయం ఈ ప్రతిపాదనలో స్పష్టీకరణం జరగలేదు. కేంద్ర రాష్ట్ర వర్గాలనుంచి సాధ్యమయినంతవరకు ప్రజలనుంచి సేకరించడంద్వారాను ఈ పెట్టుబడిని సమకూర్చవచ్చునని ప్రతిపాదకుల అభిప్రాయం.

ఫ్రాంచి సంస్థ ప్రతిపాదన కూడా తొలి నమూనాలో 50 వేల కార్ల తయారీ అవకాశాలను సూచించింది. దీనికి 16.10 కోట్ల రూపాయలు, 3.70 కోట్ల విలువగల విదేశీ మారక ద్రవ్యం పెట్టుబడి కావాలని అంచనా వేశారు.

భారతదేశ ప్రభుత్వం ఇచ్చే షరతులపై 2.3 కోట్ల రూపాయల వరకు రుణం ఇవ్వడానికి కూడా ఈ సంస్థ సంసిద్ధత తెలిపింది. అయినా ఇంకా 17.50 కోట్ల రూపాయలదాకా ప్రభుత్వం సమకూర్చవలసి వుంటుంది.

కొత్త దిగుమతి విధానం

ప్రస్తుత ఆర్థిక సంవత్సరానికి సంబంధించిన దిగుమతి విధానాన్ని ఈ మధ్యే ప్రకటించారు. లోగడ తీసుకున్న ఈ మాదిరి విధాన నిర్ణయాలన్నిటికన్నా ఇది సాహసోపేతమైనదని చెప్పుకోవాలి.

యింత వరకు దిగుమతి విధానంపై వచ్చిన ప్రకటనలలో వొక అవలక్షణం కనపడుతుండేది. వాటిలో విధిగా కొంత వరకు తాత్కాలికమయిన దోరణిని ప్రదర్శిస్తూ ఉండేవారు. ఇదివరలో ప్రతిసారి దిగుమతులు, యెగుమతుల జాబితాల్లోని వస్తువులు, వాటికి కేటాయింపబడిన మొత్తాలను మళ్ళా సవరిస్తూండేవారు. యిది బాధాకరమయిన అనుభవంగా కనబడుతుండేది.

ఇటీవలి ప్రకటనను జారీ చేసేముందు వాణిజ్య మంత్రిత్వ శాఖవారు 1967వ సంవత్సరం మొదటి పదిమాసాలలో జరిపిన యెగుమతులను తలచుకుని యెంతో ఉత్సాహంగా ఉన్నారు. 1967 అక్టోబరు ఆఖరు వరకు అంతకుముందు ఏడాది అదే వ్యవధిలోని ఎగుమతులకన్నా రు 27 కోట్లు అధికంగా ఎగుమతులు చేశారు. వాణిజ్య మంత్రిత్వశాఖ వారు ఈ అభివృద్ధిని చూసి పొంగిపోయారంటే అది సబబే.

ఇదిలా వుండగా ఎగుమతులవల్ల ఎక్కువ డబ్బు వచ్చినంత మాత్రాన శ్రీ దినేశ్ సింగు దిగుమతి దార్ల విషయంలో మరీ ఉదారంగా ప్రవర్తించాలని ఎక్కడా లేదు. అదీ కాకుండా విదేశీ వ్యాపారంలో మన చెల్లింపుల పరిస్థితి అధ్వాన్నంగా వుంటూ వస్తున్నది దానికితోడు ప్రపంచంలోని ఇతర ద్రవ్యాలకు సంబంధించి భారత రిజర్వు బ్యాంకు ఆస్తులు తరిగి పోతున్నాయి ఎగుమతులు పెరిగాయన్న శుభవార్త వచ్చిన సమయంలోనే విదేశీ మారకద్రవ్యం తరిగి పోతున్న చెడ్డ వార్తకూడా వచ్చింది. అందువల్ల వాణిజ్యమంత్రిత్వ శాఖవారు ఎగుమతులకు గట్టి ప్రోత్సాహాన్ని కల్పించాల్సి వచ్చింది. ఒక్క ప్రోత్సాహాలుమట్టుకే ఆశించిన ఫలితాలను తీసుకు రాలేని సందర్భాలలో ప్రోత్సాహాలకు తప్పనిసరి షరతులను జత చేయాల్సి వచ్చింది. యిదే క్యారట్, కర్ర (క్యారట్ అండ్ స్టిక్) విధానంగా వాడుకలోకి వచ్చింది.

రెడ్ బుక్‌ను నిశితంగా పరిశీలిస్తే క్యారట్‌లో రసం మరీ యెక్కువగా ఉన్నట్టు అనిపిస్తుంది. కర్ర గట్టిదనం, దాని ఫలితం గురించి బాగా అనుమానం కేస్తుంది.

స్వదేశంలోని ఉత్పత్తి గురించి మందింప్పుకోవాల్సి వస్తే ఒక విషయాన్ని

చెప్పుకోవాలి. దిగుమతి వస్తువుల జాబితా నుండి దాదాపు 260 వస్తువులను తొలగించారు యిది హర్షించదగిన విషయం. యెందుకంటే, స్వదేశంలోని ప్రత్యామ్నాయ వస్తువు వున్న ్రలో కాని పని చేయుటంలో కాని నాసిగా ఉన్న కనే కారణంతో దిగుమతులు చేసుకోనిస్తే స్వదేశీ పరిశ్రమ ఎన్నడూ పైకి రారు. దీనితో దిగుమతి జాబితాలో 197 వస్తువులు మిగిలాయి వాడకందార్లు వచ్చే ఆరు నెలల్లోగా పరిమిత మయిన ప్రాతిపదికపై వాటిని దిగుమతి చేసుకునే ఆశ పెట్టుకోవచ్చును దిగుమతి కోటాలు ప్రత్యేకంగా తగ్గింపబడిన పన్నెండు వస్తువులలో మందులు ముడిఫిల్ములు, మోటారు విడిభాగాలు, రిఫ్రిజిరేషన్ ఎయిర్ కండిషనింగు అనుబంధ వస్తువులు, విద్యుచ్ఛక్తితో నడుపబడే రోడ్డు రోలర్ల విడిభాగాలు వున్నాయి. ఈ వస్తువులకు సంబంధించినంత వరకు భారత దేశంలోని పరిశ్రమలు యెంతో బాగా పనిచేస్తున్నాయి. అందువల్ల ఇటువంటి వస్తువుల యొక్క దిగుమతి కోటాను తగ్గిస్తే, రెండు ప్రయోజనాలు కలగూడుతాయి. ఒకటి విదేశీ ద్రవ్యం పొదుపు అవుతుంది రెండవది స్వదేశీ ఉత్పత్తికి ప్రోత్సాహం ...ంది.

...కొత్త విధానంలో కనబడుతున్న ...ంచుమించు యిక్కడితో ఆఖరయి ...ది.

...భవిష్య విధానంలో: అనేక ...ంశా ...హర్షించటం, అమలు చేయటం కష్టంగా కనబడుతున్నది

ప్రాధాన్యం కల పది పరిశ్రమలు తమ ఉత్పత్తిలో యెంత లేదన్నా నూటికి అయిదు వంతును ఎగుమతి చేసి తీరాలని షరతు పెట్టారు. లేకపోతే ఆ పరిశ్రమలకు అవసరమయిన దిగుమతులలో కోత పడతారు. యిది సదుద్దేశంతో చేసిన ఏర్పాటే. అయినా దీనిలో రెండు అవరోధాలు వున్నాయి ఈ పది పరిశ్రమలలో సైకిళ్ళు, పెయింటులు, వార్నిషులు, మందుల వంటి పరిశ్రమలు వున్నాయి. వీటిలో దేని సమస్యలు దానికి ఉన్నాయి. నూటికి అయిదు వంతులు ఎగుమతి చేయాలన్న లక్ష్యాన్ని యీ పరిశ్రమలు సాధించలేక పోవచ్చును. సైకిళ్ళకి పోటీ తీవ్రంగా వుంటున్నది. పెయింట్లు, వార్నిషుల పరిశ్రమ తిర్యగ్గతితోను. ఖర్చులు పెరిగిపోయి బాధపడుతున్నది ఫార్మస్యూటికల్ పరిశ్రమ ఉదంతం చిత్రంగా ఉన్నది. క్రిందటేడు ఈ పరిశ్రమ యొక్క మొత్తం ఉత్పత్తి సుమారు రు. 150 కోట్లు ఎగుమతులు రమారమి రు 3 కోట్లు కొత్తవిధానం తాలూకు ప్రకటన ప్రకారం ఈ పరిశ్రమ ఎగుమతుల ద్వారా దరిదాపు రు 8 కోట్లను సంపాదించాల్సి వున్నది. ఈ లక్ష్యాన్ని సాధించలేకపోతే ఆ పరిశ్రమకు యెంతో అవసరమయిన ప్రోసెసింగు యంత్రాలు, ప్రాణాలను కాపాడే మందులకు—కావలసిన ముడివస్తువులు లేకుండా చేస్తారా! అలా చేసే పక్షంలో ఆ పని ప్రజారోగ్యాన్ని పెంపొందించాలనే మన సామాజిక లక్ష్యాలకు అనుగుణంగా వుంటుందా!

దీనిబదులు బాగా ఎగుమతి చేయగల శక్తిఉన్న పరిశ్రమలను జాగ్రత్తగా ఎన్నుకుని వుంటే ప్రభుత్వం వాటి ఉత్పత్తిలో నూటికి సుమారు ఇరవై వంతులకు సమానమయిన ఎగుమతి లక్ష్యాన్ని సైతం విధించగలిగివుండేది.

తర్వాత ప్రాధాన్యం యివ్వబడిన నలబై తొమ్మిది పరిశ్రమలు వున్నాయి. ఈ పరిశ్రమలకు ప్రత్యేకమయిన స్థానం యిచ్చినట్లు కనిపిస్తున్నది. ఈ పరిశ్రమలు చేయాల్సిన ఎగుమతులను గురించి కొత్త విధానం ఏమీ మాట్లాడకుండా వూరుకున్నది. ఈ మవునంయొక్క అర్థం ఈ పరిశ్రమలు ఇష్టమయితే ఎగుమతులు చేయవచ్చును లేకపోతే లేదు అని కావచ్చును ఆ స్థితిలో ఈ పరిశ్రమలు అసలు ఎగుమతుల జోలికే వెళ్ళవు. కారణం ఏమిటంటే స్వదేశీ విపణిలో నాణ్యత, ధరల విషయంలో పోటీ లేదు. రక్షణ వున్నది

కొత్త విధానంలోని మరో అంశంకూడా ఆశించిన ఫలితాన్ని తీసుకు రాకపోవచ్చును. పదున్నర లక్షలరూపాయలపై చిలుకు ఖరీదు వున్న కర్మాగారం, పరికరాలను దిగుమతి చేసుకోవాలనుకునే పరిశ్రమ దిగుమతి లైసెన్సుకు దరఖాస్తు పెట్టుకునేముందు పత్రికలలో ప్రకటన యివ్వాలని షరతు పెట్టారు. పోటీ వస్తువులు లేక ప్రత్యామ్నాయ వస్తువుల దిగుమతులకు అనుమతి యిచ్చేలోగా స్వదేశీ వస్తువులకు అవకాశం యివ్వటానికి దీనిని ఉద్దేశించినట్లు కనబడుతున్నది.

ఇటువంటి ప్రకటన రాగానే ఆ మాదిరి వస్తువులను ఉత్పత్తి చేసే స్వదేశీ ఉత్పత్తిదార్లు సాంకేతికాభివృద్ధి డైరెక్టర్ జనరల్ (డి.జి.టి.డి.) ద్వారా తమ వస్తువులను అమ్మజూపాలి.

ఆయన ఈ దరఖాస్తులను యెంతో తొందరగా పరిశీలిస్తారో, ఆయన ఇటో అటో ఒక నిర్ణయం తీసుకునేసరికి వుత్పత్తి యెంత కాలం వెనక్కి వెళ్తుందో యింకా తెలియదు. కాని ప్రభుత్వ డిపార్టుమెంటులు ఏ విధంగా పని చేస్తాయో మనకు తెలుసు ఆ అనుభవాన్ని బట్టి చూస్తే డైరెక్టర్ జనరల్ ఈ విషయాలలో చురుకుగా వ్యవహరిస్తారన్న నమ్మకం కలగటం లేదు

దిగుమతి విధానంలో అన్నిటికన్నా ఆశ్చర్యాన్ని కలిగించే అంశం ఒకటి వున్నది. యిది బహుశా అన్నిటికన్నా అవాంఛనీయమయిన అంశం కావచ్చును. అదేమిటంటే ప్రభుత్వ వ్యాపార సంస్థ (స్టేట్ ట్రేడింగ్ కార్పొరేషన్ పొడి అక్షరాలలో ఎన్ టి సి)కు యిచ్చిన అవకాశం వాణిజ్యమంత్రి ఎన్.టి.సి నిర్వహణ గురించి దర్యాప్తు చేయించటానికి ఒక వంక అంగీకరిస్తూనే వేరొకవంక ఏవో మూడు వస్తువుల దిగుమతి వ్యవహారాన్ని ఆ సంస్థకు అప్పచెప్పారు ఎన్. టి. సి. కి ఆయన ఇదివరలో కన్నా పెద్ద భూమికను యివ్వటం చూస్తే ఆశ్చర్యం వేస్తుంది ఆ మూడు వస్తువులు సల్ఫేట్ ఆఫ్ పొటాష్, పొటాషియం నైట్రేటు డిపిఫిల్ములు

ఇటీవల సప్లయ్ మార్గాలకు అవరోధం ఏర్పడటంతో అనధికార విపణులలో ముడిఫిల్ము ధరలు విపరీతంగా పెరిగిపోయాయి, ఫిల్ములకు సంబంధించిన వారిని ఈ జ్ఞాపకాలు యింకా వెన్నాడతున్నాయి. ప్రభుత్వం యొక్క నోటిఫికేషన్ వారిని మరల భీతావహులను చేస్తుంది

గంథకం, నూలు దిగుమతులలో ఎస్.టి.సి. వ్యవహరించిన తీరు ఇప్పటికే యెంతో అసంతృప్తిని కలిగించింది. దానికితోడు వారి సంస్థపై దర్యాప్తు జరిపించటానికి ఏ క్షణంలో ఒప్పుకుంటారో, ఆక్షణంనుండి ఆ సస్థ తప్పు లేదని తేలేంతవరకు ఆ సంస్థ నిర్వాహణను మిన్నగా భావింతరు. అందువల్ల దర్యాప్తులలో వున్న సంస్థ నిర్వాహణలో యుదాస్థితి వుండటం ప్రజాస్వామ్యంలో సంప్రదాయం. కాని శ్రీ దినేశ్ సింగ్ ఈ మంచి సంప్రదాయాన్ని త్రోసిపుచ్చారు. ఈ పనికి పాల్పడి ఆయన ప్రభుత్వం ఏ పనిచేసినా తప్పులు పట్టాలని చూసేవారికి మరో అవకాశాన్ని కలిగించారు

మొత్తం మీద కొత్త విధానంవల్ల యెక్కువ విదేశీ ద్రవ్యం బయటికి పోతుందని—దానికి సరిపడినట్లుగా దేశానికి విదేశీ ద్రవ్యాన్ని ఆర్జించి పెట్టడం జరగదని భయపడుతున్నారు. ఈ వుద్దేశాన్ని వుత్పత్తి భయం క్రింద కొట్టి పారేసినా దిగుమతి వస్తువులకు బదులు ప్రత్యామ్నాయ వస్తువులను ఉత్పత్తి చేయటం, ఎగుమతులను పెంచటం అనే మన జంట లక్ష్యాలను కొత్త విధానం తీర్చగలదన్న నమ్మకం లేదు.

హైదరాబాదు రేడియో స్టేషన్

లోక్ సభ రేడియో సమాచారశాఖ పద్దుపై జరిగి చర్చలో పలువురు సభ్యులు చలనచిత్ర పరిశ్రమను నిశితంగా విమర్శించారు. ఆకాశవాణి స్వతంత్ర సంస్థగా రూపొందించాలనీ, చిన్నతరహా ప్రాంతీయ వార్తాపత్రికలను ప్రోత్సహించాలనీ సభ్యులు కోరారు.

ఆకాశవాణిని ఏదో రాజకీయ పార్టీకి అనుబంధంగాగానీ, అధికారంలోగల ప్రభుత్వానికి అనుబంధంగాగానీ వుంచరాదని గుజరాత్ స్వతంత్రపార్టీ సభ్యుడు శ్రీ సోలాంకి అన్నారు. చలనచిత్ర పరిశ్రమలో ఉత్పన్నమైన సమస్యను ఆయన ప్రస్తావించి అది వారి స్వయంకృతమనీ దీనికి సినిమా టాకీసుల యజమానులు బాధ్యులు కారనీ ఆయన అన్నారు. సినిమా పరిశ్రమ గుప్తధనంతో నిండిపోయింది. ఆ పరిశ్రమలో శృంగారానికి విశేషప్రాధాన్యత యిచ్చి యువతరాన్ని వప్పుదారి పట్టిస్తున్నారు అని శ్రీ సోలాంకి విమర్శించారు.

చిన్నతరహా వార్తాపత్రికల విచారణ సంఘం చేసిన సిఫార్సులన్నింటినీ అమలు జర పాలని మహారాష్ట్ర కాంగ్రెసు సభ్యుడు శ్రీ అనంతరావు పాటిల్ కోరారు. పంచదార కర్మాగారాలలోని చెత్తను ఉపయోగించి న్యూసు ప్రింటును ఉత్పత్తిచేసే రెండుమూడు కర్మాగారాలను స్థాపించాలని ఆయన సూచించారు

ఆకాశవాణి. యితర ప్రచార. సంస్థల లోనూ జాతీయదోరణి పూర్తిగా నింపివేయాలని మధ్యప్రదేశ్ జనసంఘు సభ్యుడు శ్రీ జగన్నాధరావు జోషి అన్నారు. దేశవ్యాప్తంగా ఆకాశవాణికి ఒకేపేరు వుండాలని ఆయన చెబుతూ, "ఆకాశవాణి ఢిల్లీ" "రేడియో కాశ్మీర్ శ్రీనగర్" "వానోలీ చెన్న"అని వివిధ రకాల పేర్లు వుండటంతో అర్థంలేదని ఆయన అన్నారు. ఇంగ్లీషు వార్తాపత్రిక ప్రతినిధులకే ప్రెసు ఇన్ఫర్మేషన్ బ్యూరో సౌకర్యాలు కల్పిస్తున్నదనీ. ప్రాంతీయ పత్రికల వారిని అశ్రద్ధ చేస్తున్నదనీ ఆయన ఆరోపించారు.

జగ్గయ్య విజ్ఞప్తి

ఆంధ్రప్రదేశ్ కాంగ్రెసు సభ్యుడు శ్రీ జగ్గయ్య ప్రసంగిస్తూ, కేంద్ర సమాచారశాఖను అభివృద్ధి చేయాలనీ యీ శాఖను విదేశాంగ శాఖలోగల సమాచార విభాగంలో విలీనం చేయాలనీ కోరారు. టెలివిజన్కు వేరేసంస్థ వుండాలనీ, హైదరాబాదులో అధికశక్తిగల పార్టువేవ్ ట్రాన్స్మిటర్ వుండాలనీకూడా ఆయన కోరారు. కేంద్ర సమాచార శాఖలో పెద్ద ఉద్యోగస్థులను సరాసరి రిక్రూట్ చేసుకోనటం తగ్గించి క్రింది తరగతివారికి ప్రమోషన్లు ఇవ్వాలనికూడ శ్రీ జగ్గయ్య కోరారు

చాందా సంఘం సిఫార్సులమేరకు ఆకాశవాణిని స్వచ్ఛంద సంస్థగా రూపొందించాలని డి. ఎం. కె. పార్టీ సభ్యుడు శ్రీ కంద ప్పన్ కోరారు.

చలనచిత్ర నిర్మాణ రంగంలో ప్రభుత్వ ప్రవేశం

రాజస్థాన్కు చెందిన కాంగ్రెసు సభ్యుడు శ్రీ అమృతనహాతా ప్రసంగిస్తూ, చలనచిత్రాల నిర్మాణానికి ప్రభుత్వం పూనుకోవాలనిఅన్నారు చిన్నతరహా సినిమా టాకీసులను కూడా ప్రభుత్వం అధికసంఖ్యలో నిర్మించాలని ఆయన సూచించారు.

ఆకాశవాణిలో పనిచేస్తున్న కమ్యూనిస్టులు మితవాదకులు తమ భావాలకు అనుకూలంగా ప్రసారాలను రూపొందిస్తున్నారని ఇండిపెండెంటు సభ్యుడు శ్రీ ప్రకాశ్ వీర్ శాస్త్రి ఆరోపించారు

బస్సు రేట్లు పెంపుదల

ఆర్యా !

1963లో ఒకసారి శ్రీ గురుమూర్తి రవాణా మంత్రిగా వుండగా బస్సురేటు పెంచవలెనని సూచన వచ్చింది. అందుపై ప్రజానీకం ఉవ్వెత్తుగా వ్యతిరేకించిన ఫలితంగా ఉపసంహరించుకున్నారు.

12–2–68 నుండి 28–3–68 వరకు జరిగిన శాసనసభ బడ్జెట్ సమావేశంలో మోటారు వాహనాలమీద పన్నులు పెంచుతూ శాసనం చేయడం జరిగింది. ఆ సందర్భంగా వాహనాలమీద పన్ను ప్రయాణికులమీద పడకుండా వుండే విధంగా వుండాలని సవరణ ప్రతిపాదించాం. మాకు ఆ ఉద్దేశం లేదని ప్రభుత్వం అర్ధాంగీకారం తెలియజేశారు కూడా. ఇంకా ఈ బిల్లువల్ల ఒక కోటి రూపాయలకన్నా ప్రభుత్వానికి రాదని మోటారు యజమానుల కోపువేసుకోవడం యేమి న్యాయమని మమ్ము ప్రభుత్వంనుండి ఎత్తిపాడిచారు కూడా. చివరకు శాసనం అయింది

ఎసెంబ్లీ సమావేశం 27–3–68తో ముగిసింది. 28–3–68 తేదీతో ప్రభుత్వం రవాణా కమీషనరు ఆదేశిస్తూ ప్రయాణికులను మోసే బస్సులలోని ప్రయాణికులపై రేటు హెచ్చించుతూ ఆదేశం (డైరెక్టివు) జారీచేశారు. శాసనసభ సమావేశం ముగియగానే ఇది చేయడం ప్రజాస్వామ్యానికి విరుద్ధం. ఎసెంబ్లీని మభ్యపెట్టడం కాగలదు.

ఈ పెంచడం అత్యంత దారుణంగా పెంచారు. ఇదివరకు మైళ్ళ కొలతలలో వుండేది. కిలోమీటరులుగా మార్పు చేశారు. కావున ఆ కొలమానంపై ఆధారపడి అంచనా వేశాం అన్నారు. ఎక్కడో నేషనల్ హైవేసులో తప్ప రాష్ట్ర రోడ్డులమీదగాని, జిల్లా రోడ్డులమీద గాని ఈ కిలోమీటరు కొలతరాళ్ళు వేసినవి చాలా అరుదుగా వున్నవి

ఈ పెంపకం ఈ విధంగా చేస్తూ ప్రకటించారు 1. హైదరాబాదు — సికిందరాబాదు నగరాలలో రెండు కిలోమీటరులకు ఒక స్టేజి వంతున నిర్ణయించి మొదటి స్టేజికి పది పైసలు, రెండవ, అటుతరువాతి ప్రతి స్టేజికి అయిదు పైసలు వసూలు చేయబడును. వీటికి కనిష్ఠ గరిష్ఠ ధరలు అంటూ లేవు.

2. హైదరాబాదు–సికిందరాబాదు నగరాలు కాకుండా పట్టా బస్సులలో రెండు మీటర్లకు తగ్గని దూరానికొక స్టేజి నిర్ణయింపబడునని మొదటి స్టేజికి 8 పైసలు. తర్వాత ప్రతి స్టేజికి ఆరు పైసలు విధింపబడు నన్నారు. వీటికి కనిష్ఠ గరిష్ఠ ధరలు అంటూ లేవు.

3. (1) తిరుమల తిరుపతి ఘాటు రోడ్డుపై ప్రతి కిలోమీటరుకు ఆరు పైసలు

వసూలు చేయబడును (2) ఇతర ఘాటు రోడ్డులలో ప్రతి కిలోమీటరుకు నాలుగు మువ్వావు పైసలు వసూలు చేయబడును. ఆరు కిలోమీటర్లు కనిష్ఠ దూరంగా నిర్ణయించి, దానిపై గరిష్ఠ రేటు 30 పైసలు వసూలు చేయబడును. అంటే 30 పైసలకు తగ్గ టిక్కట్టు వుండదు.

(3) ఇప్పూరు, వెంకటరామచంద్రపురం రూటులోను, కూనవరం-భద్రాచలం రూటులోను కూనవరం - దుమ్ముగూడెం రూటులోను, భద్రాచలం—వెంకటాపురం రూటులోను, ఈ పదన్నీ రూట్లల్లో ప్రతి కిలోమీటరుకు నాలుగు పైసలు వసూలు చేయబడును పది కిలోమీటరుల దూరంవరకు ఎంత దూరం ప్రయాణం చేసినా 40 పైసలు కనిష్ఠ రేటుగా నిర్ణయింపబడింది.

4. పై అన్నిరూట్లు కాకుండా జిల్లాల లోని సాధారణ రూటులలో ప్రతి కిలోమీటరుకు మూడున్నర పైసలుగా నిర్ణయించారు. 12 కిలోమీటరులవరకు కనిష్ఠ ధర 40 పైసలుగా నిర్ణయించారు.

రేటు అంచనా పది పైసలు కాకుండా అయిదు పైసలు వుంటవని అయిదు పైసలకు పైనగాని ఎక్కువగాని రెండున్నర పైసలుండే అయిదు పైసల క్రింద లెక్కింపబడునని, తక్కువ ఉంటే మినహాయింపబడునని అన్నారు

ప్రత్యేక ఉత్సవాలకు— తిరునాళ్ళకు— సందర్భాలలో నడపు బస్సులకు ఒకటిన్నర రేటు వసూలు చేయబడును శీతల ఏర్పాట్లు గల బస్సులలో ఎయిరు కండీషన్డు బస్సులు) ప్రతి 1.61 కిలోమీటరుకు అధనంగా ఒక పైస సర్చార్జీ వసూలు చేయబడును.

అవసర సౌకర్యాలు కలిగింపబడిన ఎక్స్‌ప్రెస్ బస్సులలో సాధారణ ఛార్జీకి అదనంగా రెండు రెట్లు వసూలు చేయవచ్చును. ఎక్స్‌ప్రెస్ బస్సులు అంటే 120 కిలోమీటర్లకు తగ్గని ప్రయాణం చేసేదిగాను, 40 కిలోమీటర్ల మధ్యలో ప్రయాణీకులను ఎక్కించుకోవడం గాని దింపడంగా లేనివాటిని ఎక్స్‌ప్రెస్ బస్సులుగా పరిగణింపబడును.

అన్నిటికన్నా కనిష్ఠ రేటు కలిగించే అంత అరిష్టం మరేదీ లేదు. అంటే ప్రతి ప్రయాణీకుడు దూరంతో సంబంధం లేకుండా 40 పైసలు ఇచ్చుకోవాలి. ఇదివరలో ఇది 25 పైసలు ఉండేది. దానినికూడా మూడు సంవత్సరాల క్రితం 30 పైసలు చేశారు, ఇప్పుడు 40 పైసలు చేశారు. అంటే మూడవ వంతు లేక 33 శాతం పెంచివేశారు. మిగతా వానికి చూస్తే నూటికి 20 శాతం పెంచారు.

అంతేకాదు. స్టేజీలు అనేది ఆర్. టి. సి వారి, ట్రాన్స్‌పోర్టు శాఖవారి దయ ధర్మాల మీద ఉంది. ఉదాహరణ 1963లో 21 మైళ్ళ దూరంగల సత్తెనపల్లి — గుంటూరుకు ఒక రూపాయి వసూలు చేసేవారు. అదే 21 మైళ్ళు గల గుంటూరు-అమరావతికి 1.10 వసూలు చేశారు 20 మైళ్ళుగల గుంటూరు - విజయవాడకు రూపాయి వసూలు చేసేవారు. ఈ మధ్య రెండు సంవత్సరాలుక్రింద స్టేజీలు మార్పు చేయబడినవని అంటూ గుంటూరు— సత్తెనపల్లికి రూ 1—10 చేశారు. గుంటూరు—

అమరావతికి 1-20 చేశారు. ఇప్పుడు సత్తెనపల్లి గుంటూరుకు (21) అమరావతి గుంటూరుకు (21) విజయవాడ గుంటూరుకు (20) మూడింటికి రు 1–25 పైసలు చేశారు. దీన్ని గురించి చెప్పుకుంటే వినేనాథుడు లేడు. 2 సంవత్సరాలనుండి ఆర్ టి. సి. వారికి చెప్పుకున్నాం

పై శాసనంవల్ల ప్రభుత్వానికి ఒక కోటి రూపాయలు వస్తవని ఆశించారు. ఈ కారణంగా పెంచిన రేట్లవల్ల ప్రయాణీకులపై నెలకు రెండు కోట్లకు తగ్గకుండా సంవత్సరానికి 35 కోట్లకు పైగా భారం పడుతుంది. ఒక గ్రామానికి మరొక గ్రామానికి పోయేవారు, బస్తీలకు మార్కెటుకు వచ్చేవారు, కూలీలు, ఉద్యోగులు, కొద్ది దూరపు ప్రయాణీకులు దాదాపు మూడు వంతులవరకూ ఉంటారు. వారి అందరికి నూటికి 33 శాతం పెరిగింది. స్టేజీలక్రింద అయోమయంగా పెరిగింది. ఎక్స్‌ప్రెస్ బస్సు ఈనాడు ఆంధ్రప్రదేశ్ రోడ్డు కార్పొరేషను కొత్త నడుపుతున్నదని అందరు అనుకుంటున్నారు. దాని రేటు రెట్టింపు అయిపోతుంది. ఈ ధరలు ఆర్. టి. సి. కి మాత్రమే కాదు, ప్రయివేటు యజమానులకుకూడా వర్తించేదే. అందరికి సమానమేగా మన రాజ్యాంగం. బస్సులవారు ప్రభుత్వానికి చెల్లించేది ఒక కోటి అయితే, వారికి వచ్చేది 25 కోట్లు, ఎంత లాభసాటిగా ఉందో ఆలోచించండి

అటు రైలు ఛార్జీలు పెంచారు. ఇటు బస్సు ఛార్జీలు పెంచారు. అటు పోసు ఛార్జీలు పెంచారు. సాంఘిక జీవితంలో ప్రస్తుతం కలుసుకొనే అవకాశం తగ్గించివేస్తున్నారు.

సామాన్య మానవుని స్థితి మరింత దుర్భరం అవుతున్నది. శ్రీ చిలకమర్తి లక్ష్మీనరసింహం పంతులుగారు తమ గయోపాఖ్యానం నాటకంలో గయునిచేత చెప్పించిన పద్యం జ్ఞాపకం వస్తున్నది పదియు నాలుగు భువనములే వెదకి చూడ, నేను తలదాచుకొను నెలవు లేదు.

ఈ భారంనుండి బయట పడుటకు తగు ఆందోళన చేసి ఈ భారాన్ని తగ్గించుకోవాలి.

(సత్తెనపల్లి) వావిలాల గోపాలకృష్ణయ్య

రైలుప్రమాదాలకు కారణాల దర్యాప్తు.

మార్చి 30వ తేదీన రాత్రి అలహాబాద్ సమీపంలో సంభవించిన రైలు ప్రమాదంపై ప్రకటన చేసిన అనంతరం మంత్రి పై విధంగా తెలియజేశారు.

ఈ సంఘంలో అధ్యక్షుడు వాంచూతో పాటు శ్రీయుతులు ఎం. ఆర్ మసానీ (ఎం.పి.) ఎస్. ఆర్. వాసవడా (రైల్వే కార్మిక నాయకుడు) ఎస్. సి. బధ్వార్ (రైల్వే బోర్డు మాజీ అధ్యక్షుడు) బి. పి అయిబరా (రైల్వే భద్రతా విభాగం కమీషనరు)లు సభ్యులుగా వున్నారు.

రైల్వే ప్రమాదాలపై దర్యాప్తుకు ఏర్పాటు చేయబడిన కుంజ్రూ సంఘం 1962లో

కొన్ని సిఫార్సులు చేసిన విషయాన్ని శ్రీ పూనాచా ప్రస్తావించారు. ఇప్పుడు ఈ కొత్త సంఘం రైల్వే ప్రమాదాలకు కారణాలను పరిశీలిస్తుందని కుంజ్రు సంఘం సిఫార్సుల అమలునుకూడా పరిగణలోకి తీసుకొంటుందని ఆయన చెప్పారు.

రైల్వేమంత్రి రాజీనామా చేయాలని పెక్కుమంది ప్రతిపక్ష సభ్యులు కోరారు.

సి. ఎస్. పి. వర్గం నాయకుడు శ్రీ ఎస్. ఎన్. ద్వివేది. అతివాద కమ్యూనిస్టు సభ్యుడు శ్రీ ఆనంద నంబియార్ రైల్వేబోర్డు రద్దు చేయాలని కోరారు. మంత్రి రాజీనామా చేసినందువల్ల రైల్వే వ్యవహారాలలో మార్పు రాదని, రైల్వే బోర్డు పోవాలని వారన్నారు.

లాభసాటికాని రైలుమార్గాల మూసివేత

లాభసాటిగాని రైలు మార్గాలను మూసివేయాలని రైల్వేబోర్డు చేసిన ప్రతిపాదనను ఒక్క మధ్యప్రదేశ్ మినహా, అన్ని రాష్ట్ర ప్రభుత్వాలు వ్యతిరేకించాయి. ప్రస్తుతం రైళ్ళలో వెళ్లే ప్రయాణీకులకు అదనపు బస్సులను ఏర్పాటు చేయడంలో కష్టం ఉండదన్న విషయాన్ని ధృవపరచవలసినదిగా మద్రాసు, హర్యానా, పంజాబ్, బీహార్, ఉత్తరప్రదేశ్, మధ్యప్రదేశ్, మైసూరు, పాండిచేరి ప్రభుత్వాలను రైల్వేబోర్డు కోరింది. ఈ ఏర్పాటుకు రాష్ట్రాలు అంగీకరిస్తే, ఇందుకు ఆర్థిక సహాయం చేయనున్నట్లుకూడా బోర్డు సూచించింది.

ఇలాంటి 68 మార్గాలపై రైల్వేకు ఏటా రు. కోట్లు నష్టం వస్తోంది. ఈ మార్గాలలో రు. 48 కోట్లు పెట్టుబడి పెట్టారు. రైల్వేలు ప్రజాసేవా సంస్థయే కాని, ప్రయాణికులకు తగిన సౌకర్యాలను ఏర్పాటు చేయడానికి, సమర్థవంతంగా నిర్వహించడానికి రైల్వేలు వ్యాపార సంస్థగా పనిచేయవలసి ఉంది. నిర్వహణ ఖర్చులు పెరగడంతోపాటు బొగ్గుధర పెరుగుదల, మాంద్యంవల్ల సరకు రవాణా తగ్గుదల, సిబ్బందికి అదనపు కరువు భత్యం మున్నగువాటివల్ల క్రిందటి ఏడాది రు. 27 కోట్లు నష్టం వచ్చునట్లు బడ్జెట్‌లో పేర్కొన్నారు.

Edited, Printed & Published by J. Bhaskararao, Ravana Samachar
Congress Office Road, Vijayawada 2 and Printed at
Sri Krishna Printing Works, Vijayawada-2 on behalf of G. S. [illegible], V

ఫోన్ : 1259 గ్రాము: ప్రెసిషన్

దుర్గా డీసెల్ హౌస్ (రిజిష్టర్డు)

మైకో - బాష్ సర్వీసు ఏజెంటు

గోపాలరెడ్డి రోడ్డు :: విజయవాడ_2.

పెర్కిన్సు	మెడోస్	డేవిడ్ బ్రౌన్	లిష్టర్
బెంజి	ఫోర్డుసన్	బైలారన్	సిడ్లీ
లేలెండ్	ఫెర్గూసన్	పెట్టర్	నేషనల్

పైన తెలియపర్చిన డీసెల్ ఇంజన్ల పంపులు, పవర్ కేలిబ్రేషన్, అరుగుదల తక్కువగాపున్న పాత నాజిల్సు రీ కండిషనింగ్, ఆధునిక యంత్రములపై అనుభవముకల పనివారిచే ఆటోమొబైల్ ఇంజనీరు పర్యవేక్షణక్రింద సకాలములో చేయబడును.

మైకో-బాష్ ఎలిమెంట్సు నాజిల్సు, ఫిల్టర్సు మావద్ద సరసమైన ధరలకు లభించును.

సరస్వతి ఇండస్ట్రీస్

గోపాలరెడ్డి రోడ్డు :: విజయవాడ 2.

మావద్ద

☞ మైకో స్పార్కు ప్లగ్‌లు, బాష్ & బెక్, యఫ్. & యస్. క్లచ్ స్పేరు పార్టులు ఫెరోడో క్లచ్ ఫేసింగులు, బ్రేక్ లైనింగులు లభించును.

స్పార్కు ప్లగ్‌లు, లేటెస్టు మోడల్ చాంపియన్ ప్లగ్ క్లీనింగ్ & టెస్టింగ్ మెషిన్‌తో క్లీన్ చేయబడును.

☞ క్లచ్ స్ప్రింగర్లు అసెంబ్లీలు ఆధునికయంత్రములపై రీకండిషన్ చేయబడును ☜

Edeite, Printed and Published by J. Bhaskara Rao, Ravaana Samaachar, Congres Office Road, Vijayawada-2. and Printer at Graama Swaraja Press, Vijayawada-2.
Wrapper Printed at Sri Sarada Press, Vijayawada-2.